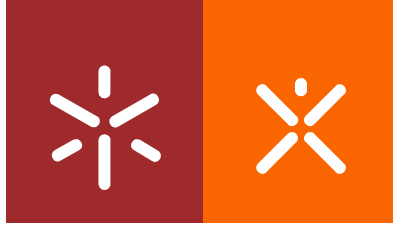


Universidade do Minho
Instituto de Educação

Cláudia Sofia Pereira Eiras

**Autonomia, Mobilidade e Percepção Espacial
das Crianças e Jovens**



Universidade do Minho
Instituto de Educação

Cláudia Sofia Pereira Eiras

Autonomia, Mobilidade e Percepção Espacial das Crianças e Jovens

Dissertação de Mestrado
Mestrado em Estudos da Criança
Área de Especialização em Intervenção Psicossocial
com Crianças, Jovens e Famílias

Trabalho realizado sob a orientação do
Professor Doutor Manuel Jacinto Sarmento

setembro de 2016

DECLARAÇÃO

Nome: Cláudia Sofia Pereira Eiras

Endereço electrónico: claudiaeiras@hotmail.com

Título da dissertação: Autonomia, Mobilidade e Percepção Espacial das Crianças e Jovens

Orientador: Prof. Doutor Manuel Jacinto Sarmento

Ano de conclusão: 2016

Designação do Mestrado: Mestrado em Estudos da Criança- Intervenção Psicossocial com Crianças, Jovens e Famílias.

É AUTORIZADA A REPRODUÇÃO INTEGRAL DESTA DISSERTAÇÃO APENAS PARA EFEITOS DE INVESTIGAÇÃO, MEDIANTE DECLARAÇÃO ESCRITA DO INTERESSADO, QUE A TAL SE COMPROMETE;

Universidade do Minho, __/__/____

Assinatura: _____

*“Não há nenhuma riqueza onde não há crianças.
e essa riqueza só é real , quando essa criança existir,
exercendo livre e ruidosamente o seu direito de serem crianças.”*

Provérbio Africano

Carrion (2008) citado por Dornelles & Fernandes (2015:66)

*“Em Guimarães devia haver menos estradas, mais verde e menos poluição.
Aqui em S.Torcato devia haver mais convívio entre as pessoas”*

Laura, 9 anos

Agradecimentos

Desde muito nova, sempre sonhei vir um dia a entrar na Universidade, licenciarme e fazer um mestrado. Ficava fascinada quando os meus primos mais velhos falavam em fazer a dissertação de mestrado, as etapas da investigação, a própria elaboração, os resultados... Pois bem, chegou a minha vez, foi um longo caminho, bastante trabalhoso mas muito especial. Tenho a perfeita noção de que a realização desta dissertação não seria possível sem a colaboração e o apoio de algumas pessoas pois a sua intervenção foi imprescindível.

Em primeiro lugar, quero agradecer às crianças e jovens que fizeram parte desta investigação e lhe deram voz, pois foram os grandes protagonistas. Muito obrigada pela simpatia e carinho com que me receberam e a disponibilidade que sempre demonstraram em participar na investigação, mostrando sempre um sorriso no rosto.

Quero agradecer especialmente ao meu orientador, o Professor Doutor Manuel Sarmiento, pela amabilidade e disponibilidade em orientar-me e integrar-me no seu projecto de intervenção, pelo apoio prestado, por todas as dicas dadas e todos os conhecimentos transmitidos.

Um profundo agradecimento ao Dr. Vítor, técnico da ADCL, por todo o apoio, por todos os esclarecimentos prestados acerca da Carta da Cidadania e o auxílio na marcação das entrevistas em S. Torcato.

Agradecer ainda aos técnicos da CASFIG, em especial à Dra. Ana Balinha pela disponibilidade e apoio dado na marcação das entrevistas em Fermentões e ao Dr. Pedro Guimarães por me ter auxiliado e acompanhado no dia das entrevistas.

Ainda um muito obrigado ao director da Escola E.B 2, 3 de Abação, o Professor Firmino Lopes, pela disponibilidade com que me recebeu e por todo o apoio prestado na realização das entrevistas naquele local.

Um agradecimento ainda a todos os Professores, que fizeram parte deste percurso ao longo destes dois anos no mestrado em Estudos da Criança pelos muitos conhecimentos que me transmitiram nas aulas lecionadas e por todas as “dicas”.

Agradecer ainda aos colegas de Mestrado pelas experiências partilhadas e pelas amizades que ficarão para a vida.

Ainda um muito obrigado aos meus amigos/as pela atenção, carinho, apoio e auxílio prestados e por sempre me incentivarem a continuar o caminho.

Agradecer aos meus familiares pela preocupação, pelo apoio, pelo incentivo e por nunca me deixarem desistir e sempre me fazerem acreditar que seria possível.

Por fim, é muito importante agradecer aos meus pais pois sem eles nada disto seria possível, todo o apoio prestado e por sempre me incentivarem a nunca desistir dos meus sonhos, foram os meus pilares nesta caminhada. E ainda agradecer à minha irmã por estar sempre presente a apoiar-me, pelas gargalhadas partilhadas e por todo o ânimo e motivação dada.

Um muito obrigado a todos!

Resumo

As crianças têm vindo a perder a sua autonomia e mobilidade. Raramente se vê uma criança a brincar na rua, a se deslocar para a escola a pé ou a passear (cf. Relatório mundial do Policy Studies Institute (2015), Christensen et al (2011), Lansky et al (2014), Neto (2008)). É importante alertar para esta problemática e desta forma haver uma intervenção a nível das políticas públicas para que as crianças participem mais e tenham mais mobilidade. Entre estes programas de política pública que visam uma maior participação das crianças, autonomia e mobilidade, importa referir designadamente o da UNICEF intitulado “Cidades Amigas das Crianças”, “Cidades Educadoras” e “Cidade das Crianças”, este último promovido a partir das propostas de Francesco Tonucci (2009). No que diz respeito à percepção espacial importa referir que está presente em vários momentos do dia-a-dia, pois é com a percepção que conseguimos sair e regressar a casa, fazer actividades de lazer, conduzir (cf. Carniel et al, 2011).

Esta dissertação assenta num estudo de caso no âmbito de um projecto de intervenção, a Carta da Cidadania Infanto-Juvenil (CCIJ), em que as questões da mobilidade e autonomia são perspectivadas no âmbito da cidadania visando a construção de políticas públicas. Os participantes da investigação são 19 crianças e jovens, com idades compreendidas entre os 7 e os 14 anos, que participam no Projecto da Carta da Cidadania Infanto-Juvenil, residentes em Abação, S. Torcato e Fermentões e os respetivos técnicos que estão a desenvolver o projecto. As técnicas de recolha de dados são a análise documental, nomeadamente, todos os documentos produzidos sobre a mobilidade territorial no âmbito do projecto. Ainda a entrevista a crianças e jovens com um guião semiestruturado, pretendendo-se saber a opinião das crianças acerca do Município, o que melhoravam, a sua rotina diária, o seu nível de autonomia e mobilidade e a realização de um desenho acerca da cidade. Por fim, foi utilizada a técnica da observação.

As principais conclusões obtidas, na investigação são que estas crianças e jovens apresentam uma mobilidade e autonomia reduzida o que revela que é necessária uma intervenção a nível das políticas públicas.

A maioria das crianças entrevistadas não conhecem muito bem a cidade onde vivem, não se sabe orientar pelas ruas, nem se desloca a serviços, como por exemplo, biblioteca, piscinas...

Palavras-chave Mobilidade, Autonomia, as crianças e a cidade, percepção

Abstract

Children have lost their autonomy and mobility. It's now rare to see a child playing in the street, walking or going to school on foot (cf. Relatório mundial do Policy Studies Institute (2015), Christensen et al (2011), Lansky et al (2014), Neto (2008)). It is important to draw attention to this problem so there could be possible an intervention at the level of public policies for children to participate more and have more mobility. Among these public policy programs that aimed a greater participation of children, in terms of autonomy and mobility, it should be noted UNICEF's entitled "Cidades amigas das crianças", "Cidades Educadoras" and "cidades das crianças ", the last one was promoted from proposals of Francesco Tonnuci (2009). With regard to spatial perception should be noted that is present at various times in a daily basis because it is with the perception that we can leave and return home, perform various activities, drive, among others (cf. Carniel et al, 2011).

This study is based on a case study in the context of an intervention project, the Carta da cidadania infanto-juvenil (CCIJ), in which the issues of mobility and autonomy are foreseen under citizenship for the construction of public policies. Participants in the research are 19 children and young people aged between 7 and 14 years, participating in the design of the Carta da Cidadania Infanto-juvenil, residents in Abaço, S. Torcato and Fermentões where the respective technicals are developing the project. The data collection techniques are document analysis, therefore, all documents produced on mobility within the project. Also the interview to the children, young people with a semi-structured script, intending to know their opinion about the municipality, what could be improved, their daily routine, their level of autonomy and mobility and the realization of a drawing about the city. Finally, the technique of observation was used.

The main conclusions are that these children and young people have a reduced mobility and autonomy which shows that an intervention at the level of public policies is needed. Most of the children interviewed did not know properly the city where they lived, weren't able to guide themselves through streets or moving to the basic services, such as library, swimming pools ...

Keywords: Mobility, Autonomy, Children and the City, Spatial perception

Abreviaturas e Siglas

CCIJ- Carta da Cidadania Infanto-Juvenil

ADCL- Associação para o Desenvolvimento das Comunidades Locais

CASFIG- Coordenação de Âmbito Social e Financeiro das Habitações do Município de Guimarães

CAC- Cidades Amigas das Crianças

PEL- Projecto Educativo Local

CPCJ- Comissão de Protecção de Crianças e Jovens

ATL- Actividades de Tempos Livres

IPSS- Instituição Particular de Solidariedade Social

AICE- Associação Internacional das Cidades Educadoras

Índice de figuras

Fig.1- Gráfico onde é representado o tipo de transporte utilizado na deslocação para a escola por crianças de 11 anos	15
Fig.2 - Gráfico comparativo da independência de mobilidade das crianças nos diferentes países.	17
Fig.3- Mapa das Comissões interfreguesia do Município de Guimarães	37
Fig.4 e 5- Representações da cidade elaboradas pelo Martim, 12 anos e a Juliana, 10 anos	51
Fig.6 e 7- Representação da cidade elaboradas pelo Rui e António de 13 e 12 anos, respectivamente	51
Fig. 8 e 9 - Representações elaboradas pela Benedita, 12 anos e pela Tânia de 14 anos.	51
Fig. 10- Representação da cidade elaborada pela Carolina, 10 anos.....	51
Fig.11 e 12- Representações da cidade elaborada pela Daniela de 8 anos e pela Dina de 7 anos	53
Fig. 13 e 14- Representações da cidade elaboradas pela Gabriela, 13 anos e pela Laura de 9 anos	53
Fig.15 e 16- Representações da cidade elaboradas pelo Simão e o Pedro ambos com 14 anos	54
Fig. 17 e 18- Representações da cidade elaboradas pela Isabela e pela Catarina ambas com 14 anos	55
Fig.19- Representação da cidade elaborada pelo Samuel, 14 anos	55
Fig. 20 e 21- Representações da cidade elaboradas pela Filipa, 14 anos e pela Beatriz de 11 anos	56
Fig.22- Representação da cidade elaborada pelo Tiago,11 anos	56

Índice de Tabelas

Tabela 1- Crianças e jovens que participam na investigação	28
Tabela 2- Domínios e categorias analisados.....	33
Tabela 3- Categorias de análise dos desenhos	34
Tabela 4- percurso casa- escola	42
Tabela 5- Deslocações escola-casa.....	43
Tabela 6- Primeira coisa que se lembram quando pensam na cidade	47
Tabela 7- Propostas de mudança na cidade	48
Tabela 8- Actividades de tempos livres	59

Índice Geral

Agradecimentos	IV
Resumo	VI
Abstract	VII
Abreviaturas e siglas	VIII
Índice de figuras	IX
Índice de tabelas	X
Introdução	1

Parte I- ENQUADRAMENTO TEÓRICO

CAPÍTULO I- As crianças e a cidade: Mobilidade, Autonomia e Percepção espacial.....	5
1- Sociologia da Infância: as crianças, a Infância e os seus direitos.....	5
2- As crianças e a cidade: o antes e o agora.....	7
3- Mobilidade.....	12
3.1- Conceito	12
3.2- Tempos livres, o brincar e o jogo	12
3.3- Deslocações e Percursos	14
3.4- Independência de Mobilidade	16
4- Autonomia	18
5- Percepção espacial.....	19
6- Programas sobre a criança e a cidade	20
7- Contributos da investigação sobre a mobilidade da criança.....	22
Síntese do Capítulo.....	24

Parte II- METODOLOGIA

CAPÍTULO II- Percurso metodológico da Investigação	27
1- Objectivos gerais e específicos e questões de investigação	27
2- Método.....	27
3- Os participantes e as suas características.....	28
4- Técnicas de recolha de dados	29
5- Procedimentos éticos e autorizações	31
6- Tratamento dos resultados	32
CAPÍTULO III- Carta da Cidadania Infanto-Juvenil.....	35

1- Caracterização do Projecto	35
2- Caracterização das técnicas de recolha de dados e dos participantes da CCIJ.....	36
3- Mobilidade e autonomia na CCIJ	37

Parte III- RESULTADOS

CAPÍTULO IV- Apresentação e discussão dos resultados	40
1- Resultados.....	40
1.1- Mobilidade e autonomia	40
1.2- Representações e Percepção	44
1.3- Práticas Urbanas	58
1.4- Carta da Cidadania	61
2- Síntese conclusiva	66
Considerações finais	68
Bibliografia Citada	70
Outros textos consultados	74
Anexos.....	76
Anexo 1- Guião das entrevistas às crianças e jovens	77
Anexo 2 – Entrevista ao técnico da ADCL	79
Anexo 3- Modelo de consentimento informado e assentimento das crianças	80
Anexo 4- Protocolo de Colaboração.....	81

Introdução

A frase “o ar da cidade faz de nós homens livres” de Max Weber, é um ótimo ponto de partida para começar esta introdução ao tema. Esta frase foi proferida pela Vereadora do Município de Pontevedra, Carmen da Silva Mendéz, na sua apresentação no “Colóquio Internacional Crianças, Cidade e Cidadania”, em Guimarães¹. Foi com esta frase que ela terminou a sua intervenção sobre as medidas que foram tomadas naquele município para que a rua se tornasse um espaço para as pessoas, os peões e as suas necessidades e não para os veículos. Esta frase sintetiza o que é a investigação desta dissertação e o objetivo, pois se houver movimentação pela cidade: caminhar, frequentar as ruas, brincar, as pessoas sentir-se-ão mais livres e com mais autonomia. Para que isso aconteça é preciso mesmo “viver” a cidade e interagir nela, quanto mais interação houver, melhor será o conhecimento que se tem acerca da mesma. Este é o tema desta dissertação de mestrado, a mobilidade e autonomia das crianças na cidade. Especificamente o problema que se pretende abordar é de que forma é que a percepção do espaço físico (cidade) pelas crianças está relacionada com a sua autonomia e mobilidade.

Este é um tema muito atual e pertinente, pois são vários os autores que referem que as crianças têm cada vez menos mobilidade e autonomia, raramente se vê uma criança na rua a brincar, a deslocar-se a pé para algum local sozinha, a passear na rua. Estas crianças têm pouca percepção do espaço onde vivem, ficando muitas vezes essa mesma percepção limitada ao percurso casa-escola ou aos percursos que fazem de automóvel. Para além disso, é muito importante alertar as pessoas para esta problemática e as consequências que esta poderá ter no futuro, para que deste modo possa haver uma intervenção a nível das políticas públicas.

A nível pessoal, o interesse por este tema despertou quando da realização de um trabalho para a unidade curricular de Sociologia da Infância, unidade curricular incluída no plano de estudos do Mestrado em Estudos da Criança, onde foi proposto fazer uma reflexão acerca de um tema lecionado nas aulas. Durante uma pesquisa na Internet em busca de possíveis temas para o trabalho encontrei uma notícia no Jornal Público que suscitou interesse. A notícia resumidamente falava de um Casal de Maryland (um dos 50

¹ O Colóquio Internacional “Crianças, Cidade e Cidadania” decorreu em Guimarães nos dias 17 e 18 de Março de 2016, no Centro Cultural Vila Flor e foi organizado pela ADCL, em parceria com a Câmara Municipal de Guimarães, a CPCJ de Guimarães e o Instituto de Educação da Universidade do Minho.

estados que pertencem aos Estados Unidos da América) que estava a ser investigado por negligência por ter deixado os filhos de dez e seis anos regressarem a pé sozinhos de um parque até casa, percorrendo uma distância de 1, 5 Km. Foi a partir desta notícia que começaram as pesquisas e foi assim que despontou o interesse e a escolha deste tema para a dissertação de mestrado.

Esta investigação é um estudo de caso no âmbito de um projecto de intervenção e investigação – acção a “ Carta da Cidadania Infanto-juvenil”, onde as crianças são os principais intervenientes manifestando a sua opinião. A opção por este tipo de estudo está muito relacionada com uma frase de Qvortrup (2000), “as crianças não podem ser vistas como pessoas que serão”. Por vezes as opiniões das crianças não são tidas em conta nos assuntos que lhes dizem respeito, exatamente por se achar que a criança não sabe, que não importa o que ela diz, que não percebe, ou então ouvem as crianças mas depois não tem em consideração a sua opinião no processo da tomada de decisão. Neste estudo, as crianças são os “protagonistas” e é fundamental a opinião delas pois elas dão grandes contributos com as suas intervenções e alertam para várias problemáticas.

A Carta da Cidadania é um projecto de intervenção que foi realizado no município de Guimarães, é uma modalidade única em Portugal, que visa a construção de políticas para a infância e juventude de forma participada, ou seja criar documentos de promoção dos direitos das crianças e jovens de forma participada no Município, fomentando nas crianças e jovens a participação nos assuntos que lhe dizem respeito. Os temas debatidos por estas crianças e jovens foram a participação política, saúde, lazer e tempos livres, educação, cultura, discriminação, território, urbanismo, ambiente... Os temas eram debatidos em Grupos Focais, Fóruns da Cidadania e Conselhos da Cidadania.

Esta investigação, como foi referido, decorreu no âmbito deste projecto, pois as questões da mobilidade e autonomia eram perspectivadas no âmbito da Cidadania com vista à construção de políticas públicas. Foram entrevistadas crianças que participaram na CCIJ, residentes em S. Torcato, Abação e Fermentões, freguesias do Município de Guimarães.

Esta dissertação vai dividir-se em três grandes partes: a primeira onde é feito o enquadramento teórico acerca da temática, a segunda está relacionada com a metodologia e na terceira parte são apresentados e discutidos os resultados.

O primeiro capítulo, o enquadramento teórico, irá abordar o que é a sociologia da infância e a própria infância, as mudanças que ocorreram na cidade e como afetaram as crianças, o que é a mobilidade, como se manifesta a independência de mobilidade.

Seguidamente, será abordado o que é a autonomia, como está relacionada com a mobilidade, o que é a percepção espacial e como se relaciona com os outros conceitos mencionados anteriormente. Por fim, serão mencionados alguns casos práticos, ou seja, programas que já foram implementados em algumas cidades com vista a melhorar a autonomia, mobilidade das crianças e apresentados alguns contributos de investigações feitas acerca da temática.

No segundo capítulo, que diz respeito à metodologia, primeiramente serão abordados os objetivos desta investigação, os gerais e específicos, e também acerca do estudo de caso. Serão mencionadas as técnicas utilizadas na recolha dos dados: a análise documental, a observação e a entrevista. Ainda, quais os participantes da investigação e as suas principais características: idade, local de residência, sexo, número de entrevistados e processos de seleção. Por fim, quais os procedimentos éticos que foram respeitados quando se realizaram as entrevistas, no contacto com as crianças e na própria elaboração da dissertação e ainda as autorizações que foram pedidas para fazer as entrevistas, nomeadamente, o consentimento informado dos pais e o assentimento informado das crianças. Para terminar este capítulo, falar-se-á de qual o tratamento utilizado para a análise os resultados obtidos, designadamente, a análise de conteúdo.

No terceiro capítulo será feita uma apresentação do projecto onde está inserida esta dissertação, a Carta da Cidadania Infanto-Juvenil.

O quarto capítulo, e último, diz respeito aos resultados obtidos na investigação. Dentro deste em primeiro lugar apresentar-se-ão os resultados obtidos nas entrevistas, na observação e na análise documental de acordo com as categorias de análise, Depois relacionar-se-ão os resultados obtidos com as teorias existentes que foram enunciadas no enquadramento teórico no sentido de ver se os resultados vão de encontro das teorias existentes ou se há variações ou algum resultado que marque a diferença. Por fim, e para responder ao que era a problemática desta investigação, relacionar-se-ão os resultados obtidos quanto à mobilidade e autonomia com os resultados obtidos na percepção espacial e no final apresentar-se-ão todas as conclusões obtidas e questões que poderiam ser levantadas a partir desta investigação.

Parte I- ENQUADRAMENTO TEÓRICO

Capítulo I- As crianças e a cidade: Mobilidade, autonomia e percepção espacial

1.Sociologia da Infância: as crianças, a Infância e os seus direitos

Como referem Sarmento e Pinto (1997:1), “as crianças e as problemáticas associadas à infância estão na ordem do dia da agenda política, mediática e da investigação”. Todos os dias somos “bombardeados” nos meios de comunicação com notícias sobre as crianças e não propriamente notícias positivas, regularmente vemos milhares de crianças que sofrem por causa dos conflitos armados onde muitas delas combatem, por causa de serem refugiadas, violações, maus - tratos, fome, doenças... No campo da investigação, cada vez mais se publicam estudos sobre as crianças, a vários níveis: acerca dos maus tratos, acerca do sucesso escolar, da mobilidade, da relação com os pares, da institucionalização. Porém nestes estudos nem sempre a criança é o “protagonista”, querendo saber-se a sua opinião. Como referem Sarmento e Pinto (1997), agora que existe menor número de crianças devido à baixa taxa de natalidade é que o mundo parece ter acordado para a existência das crianças.

Na contemporaneidade, como referem Tomás e Fernandes (2013: 202), as crianças “são entendidas essencialmente enquanto alunas e a infância é confundida enquanto etapa da escolarização”. As mesmas autoras referem ainda que se devia deixar de lado algumas imagens que se têm acerca das crianças e incluí-las para que elas tenham espaço para a reivindicação. Segundo Tomás e Fernandes (2013:203), ainda existe a imagem da infância como “incompetência, “anjos ou demónios”, amoral, ignorante, menor, em desenvolvimento, assexuada, entre outras”.

Sarmento, Fernandes e Tomás (2007:183), referem que “A infância foi construída historicamente, nos últimos séculos, através da sucessiva exclusão das crianças de esferas sociais de influência: o trabalho, o convívio social com adultos fora do círculo familiar, a participação na vida comunitária e política”.

Tomás e Fernandes (2013) referem que é na Sociologia da Infância que “há uma consolidação da imagem da criança como sujeito de direitos” (2013:203).

É na Sociologia da Infância que se assume, como referem Soares, Sarmento e Almeida (2005:5) que as crianças são “(...) atores sociais plenos competentes na

formulação de interpretações sobre os seus mundos de vida e reveladores das realidades sociais onde se inserem”. As crianças não são simples objetos de estudo mas os protagonistas das suas próprias histórias, têm voz e são livres de expressar a sua opinião, as crianças são vistas como crianças, como uma etapa e constituintes de uma categoria e não como “adultos que serão” (Qvortrup, 2000), uma vez que elas sabem manifestar-se acerca do mundo onde vivem e das realidades.

Segundo Catarina Tomás e Natália Fernandes, existe um conjunto de leis que falam acerca dos direitos das crianças:

“Os contributos jurídico-normativos que sustentam e legitimam a imagem das crianças como sujeitos activos de direitos, com voz e acção política e social, distribuem-se por recomendações, despachos, orientações, declarações, que têm vindo a ser promulgados, principalmente desde o início da década de 90 do século XX.” (Tomás e Fernandes, 2013, p.204)

As crianças e a Infância passaram ainda a ter uma maior relevância e um novo papel quando foi criada a Convenção sobre os Direitos das Crianças, mas mesmo na atualidade, depois de esta Convenção ser ratificada há muitos anos por vários Estados, ainda existem crianças que não têm os direitos mínimos assegurados, nem conhecimento acerca desses mesmos direitos, encontrando-se comprometidos a vários níveis, podendo-se, a título de exemplo, falar de países em que ainda há muito trabalho infantil, prostituição infantil.

Na Convenção sobre os Direitos da Criança estão presentes os direitos muitas vezes chamados de “três p’s” : direito à provisão, proteção e à participação. Esta Convenção foi elaborada em 1989 e contém 54 artigos assentes em quatro pilares: a não discriminação, o superior interesse da criança, a sobrevivência e desenvolvimento e por fim, a opinião das crianças. Importa referir que Portugal ratificou esta Convenção em 21 de Setembro de 1990.

Um dos direitos, que como já foi referido, ainda é muito deixado de parte, é o direito à participação e à sua opinião, ou seja, a “voz da criança”. Nos dias de hoje ainda se pensa que a criança não sabe muito, que a sua opinião não interessa e os seus contributos não vêm acrescentar nada de interessante nem nada de bom.

Por último, outro dos direitos que é fundamental, é o artigo 31º, que aborda o direito aos tempos livres e ao repouso, de modo a participarem em jogos e actividades próprias para a sua idade e de participar livremente na vida cultural e artística e são os estados membros que têm de promover este direito e fazer com que seja respeitado igualitariamente. Este artigo é abordado nesta investigação pois as crianças cada vez menos têm tempos livres, sendo a maior parte deles “institucionalizados”.

2- As crianças e a cidade: o antes e o agora

A relação entre a cidade e a criança tem vindo a ser estudada por vários autores e são muitas as opiniões acerca do tema, como foi referido na secção anterior, com a elaboração da Convenção sobre os Direitos das Crianças e também com o desenvolvimento da Sociologia da Infância, intensificaram-se os estudos sobre a Infância, sobre a relação com a cidade... Como referem Cloutier et al (2010), a partir de meados do século XX e início do século XXI houve uma grande propagação de programas, acções e estudos acerca da cidade e a criança. Segundo os mesmos autores este facto não é de estranhar, devido ao aumento da urbanização a nível global e também ao facto da composição demográfica das populações urbanas contemporâneas.

Com a crescente urbanização, como referem Muller et al (2014), ficaram em evidência alguns problemas que fazem parte do quotidiano das cidades, nomeadamente, desigualdades sociais, violência e desordem.

A cidade sofreu assim várias transformações que vão ser mencionadas seguidamente, mas a que tem especial destaque por parte dos autores mencionados anteriormente é o facto da cidade se ter adaptado mais aos adultos, aos seus horários, necessidades, hábitos e meios e parecer ter-se esquecido das crianças. E como é referido pelas Nações Unidas (2006) no Relatório sobre o Fórum Urbano Mundial “o bem-estar das crianças é considerado agora como um indicador decisivo de um habitat saudável, uma sociedade democrática e de um boa governação”. Para a criança alcançar o bem-estar, precisa viver a e na cidade.

Segundo Muller et al (2014:661) “A concepção de criança como um ser incapaz, passivo e completamente dependente é maximizada quando deslocamos o nosso olhar para o contexto da vida pública, para o espaço urbano”. Isto deve-se ao facto dos constrangimentos que lhe são impostos, quer a nível da mobilidade, circulação, acesso,

interação. Destaca-se ainda o comportamento dos adultos em relação às crianças na cidade: raramente se vê uma criança andar sozinha pelo espaço urbano, normalmente anda acompanhada por um adulto e isso deve-se muito ao facto do medo e dos perigos que, como referem os mesmos autores, muitas vezes são “impostos” pelos *media*, nomeadamente com notícias sobre violações, atropelamentos... Muller et all (2014:666) referem que a vida na cidade “motiva diferentes experiências da criança no uso e apropriação do espaço”, é através das experiências que a criança ganha a autonomia e a mobilidade na cidade e essas experiências são muito enriquecedoras a nível pessoal e com elas surgem aprendizagens únicas.

A criança na cidade, como refere Sarmiento (s.d:2), tem os “espaços para crianças” espaços esses onde ela se encontra e entre os quais circula, nomeadamente, o local onde vive, a sua casa, a escola e os espaços de lazer, são estes os locais onde a criança passa a maior parte do seu tempo. Importa referir ainda que os espaços de lazer são cada vez mais institucionalizados, ou seja, dentro de 4 paredes, em alguma actividade extracurricular, natação, futebol, ginástica, dança... O que torna a rotina da criança casa, escola, natação, dança, regresso a casa, sendo na maioria das vezes este o dia-a-dia das crianças na atualidade.

A circulação casa, escola, actividade de lazer (institucionalizada, na maioria das vezes) da criança é feita através de carro ou transporte público, circulando como refere Zeiher (2003) entre “ilhas urbanas”, dando origem à “insularização” da criança pois, como refere Sarmiento (s.d: 2), a criança circula em “Espaços socialmente estratificados e divididos, com zonas exclusivas e zonas de exclusão, com condicionamentos e formas de ocupação restrita (...)”. A criança circula de espaço em espaço, como se fossem ilhas que estão divididas e em zonas ou que são exclusivas para eles e outras que as crianças não entram. Ao circular desta forma a criança não vai conhecer a cidade nem vivê-la, pois não circula abertamente pelos espaços e não vai ter uma imagem global da cidade.

A imagem que as crianças têm da cidade, como refere Malho (2003), é “resultado da vivência, do envolvimento físico e emocional com os espaços urbanos, e da participação na vida da mesma”, a percepção que a criança tem da cidade vai, segundo a mesma autora, desenvolver equilíbrio, bem-estar, orientação. A criança quando pensa na cidade, reproduz uma imagem mental e essa imagem mental da cidade é o que para ela é mais marcante, normalmente, e com essa imagem ela faz associações e identifica os lugares criando um sentimento de pertença, sendo isto de uma enorme importância. Como refere Malho (2003) é importante:

(...) “a escola, desde bastante cedo, trabalhar com as crianças em espaços de rua, espaços exteriores, conhecer o bairro, onde se localiza a escola, saber explicar como ir até aos empregos dos pais... Quando a criança está capaz de mencionar a legibilidade dos seus ambientes físicos de vida, consegue realizar uma organização simbólica da paisagem, o que vai ajudar a diminuir o medo, ao mesmo tempo que contribui para o desenvolvimento de crianças mais seguras emocionalmente (...)”

Desta forma, ao trabalharem a percepção da cidade desde pequenas e ao habitarem os espaços, as crianças vão atribuir sentidos e emoções aos lugares que habitam na cidade, não associando a cidade apenas a perigo e ao risco mas também a convívio e lazer.

A cidade, como refere Francesco Tonnuci (2009), ao longo das épocas, passou por diferentes formas de organização. No tempo do Feudalismo, havia uma separação entre o castelo e o povo, numa relação de hierarquia, após este período a cidade passou a ser um lugar de encontro e de partilha. Depois da Segunda Guerra Mundial, segundo o mesmo autor, parece que se voltou ao tempo medieval e a cidade separou-se e especializou-se: sítios diferentes para pessoas diferentes. Segundo Tonnuci (2009), o centro histórico é para as lojas, para os bancos e a periferia para dormir. Para além disso, os indivíduos passaram a ter sítios específicos para cada um, as crianças nos infantários, nos parques infantis, os mais velhos nos lares e centros de dia e ainda sítios específicos para fazer determinadas actividades: os sítios de conhecimento desde a escola até à universidade, os sítios para as compras: supermercados e centros comerciais.

Christensen et al (2011), referem que a própria estrutura mudou. Antigamente a cidade não era tão movimentada, não tinha tantos edifícios e era um espaço de socialização e brincadeira. A sua própria estrutura mudou devido ao fluxo migratório e ao desenvolvimento industrial, como referem Krebs et al (2011). Com esta mudança houve um aumento do tráfego automóvel e da violência, que por sua vez influenciou a rotina das crianças e a sua mobilidade dentro da cidade. Carlos Neto (2008:8) diz exactamente o que foi referido: “Este espaço de convívio, de socialização e de jogo e aventura tem vindo a decrescer de importância nos quotidianos das crianças em meio urbano, devido aos constrangimentos relacionados com o aumento do tráfego automóvel, violência e insegurança”. Para o mesmo autor, era importante não apenas o facto de a

criança poder ir para a escola sozinha, mas também um nível de independência mais vasto: poder brincar fora de casa, visitar amigos, ir a clubes ou associações, ir às compras, etc.” (Neto, 2008:9). Segundo Tonucci (2009) e Lansky et al (2014) a cidade como espaço de encontro e socialização deu lugar a um espaço de separação e especialização. Os mesmos autores referem que, esta passou a ser a cidade do cidadão adulto que trabalha e parece que se esqueceu das crianças, idosos, desta forma, adaptou-se mais aos veículos e à sua circulação parecendo que se esqueceu das pessoas. Tonucci (2009) refere que as crianças, ao perderem estes espaços na cidade, perderam a possibilidade de viver experiências que eram importantes para o seu desenvolvimento, como por exemplo, a aventura e os jogos. As cidades, por sua vez, também perderem solidariedade, por isso, a cidade precisa das crianças e as crianças precisam da cidade.

Segundo Carniel et al (2011), a própria sociedade mudou existindo novos hábitos de vida. As crianças vivem em cidades congestionadas, com muitos prédios e o brincar vai sendo extinto.

Loureiro (2010), por sua vez refere que a cidade parece desajustada às necessidades das crianças, há um aumento de edifícios, diminuição da qualidade de espaços de lazer, dos espaços lúdicos, espaços verdes. Existe muito tráfego e congestionamento, as ruas deviam ter passeios para os peões mas muitas vezes estes servem para estacionamento.

Para que a criança habite o espaço urbano e a cidade não seja só do adulto e dos carros é necessário que existam políticas urbanas que sejam recortadas segundo uma perspectiva geracional, ou seja, têm de existir políticas não só adequadas para os adultos mas também para as crianças, nomeadamente, no que diz respeito ao mobiliário existente nas ruas, às informações existentes, à programação cultural, à usufruição dos espaços, aos transportes...

Para as crianças terem estas políticas públicas adequadas elas têm de participar na construção das mesmas, pois em muitos municípios as crianças não têm representação nas tomadas de decisão, mas embora isso não aconteça a criança é um indivíduo com opinião e é um Município, faz parte daquele local tal e qual um adulto e quer ver implementadas medidas para a idade dela e de acordo com as suas necessidades.

Na Convenção sobre os Direitos da Criança está presente um artigo que fala exactamente acerca da participação das crianças, o artigo 12º, que diz que as crianças têm direito à participação e à opinião nos assuntos que lhes dizem respeito, ou seja, a criança enquanto habitante da Cidade tem direito a expressar-se, pois as decisões tomadas afetam-

na, por vezes indirectamente, outras vezes directamente. Como refere Sarmento (s.d), a privação de direitos políticos, nomeadamente o direito ao voto não é sinónimo de ausência de participação política através da criação de órgãos compostos por crianças e jovens em que defendam as suas ideias, fazendo propostas e debatendo os temas que considerem mais importantes. Em Portugal, isto já ocorre através do Parlamento Jovem, em que crianças do 2º, 3º ciclo, Ensino Secundário e Universitário são ouvidas na Assembleia da República, mas isto é apenas um exemplo; noutros países há outros órgãos criados para este efeito mas existe ainda um longo caminho a percorrer no âmbito da Participação Política das crianças.

Esta participação política é muito importante, pois as crianças, como já foi referido, fazem parte da cidade, do município e por isso há muitas decisões que as vão afetar, como é referido no Relatório da Situação Mundial da Infância de 2012, da UNICEF, as crianças raramente são convidadas a participar na tomada de decisão que determinam o desenho dos centros urbanos e o seu planeamento e isso é um assunto que lhes diz respeito, pois, como por exemplo é referido no relatório, é importante as crianças decidirem e estarem a par, participando na tomada de decisão acerca da qualidade do ar nos centros urbanos, do uso do solo, da segurança nas ruas, entre outras, pois todos estes aspectos vão interferir na sua vida e no dia-a-dia.

Existem várias cidades que se preocuparam com o bem-estar das crianças e a participação delas, sendo exemplos, como refere a UNICEF no seu relatório, de boas práticas que “envolvem prestação de serviços, proteção social e ambientes urbanos seguros e inclusivos”. Isto vai ser referido mais à frente, dando a conhecer programas implementados sobre a Criança e a Cidade e falando de cidades em que foram casos de sucesso, como o exemplo, da cidade espanhola de Pontevedra.

Para concluir, as crianças e a cidade é um tema muito debatido, a sua circulação nos espaços urbanos está muito restringida por vários factores associados ao tráfego automóvel, à insegurança, à violência e com isto as crianças estão a perder a oportunidade de viver a cidade e estão a circular em “ilhas” restringidas a certos espaços que são para as crianças: a casa e escola e excluídas de habitar as ruas e circular autónoma e livremente por toda a cidade.

3. A mobilidade

3.1 Conceito

Se recorrermos a um simples dicionário, vemos que a palavra mobilidade significa a capacidade de mudar, o ato de movimentar-se; por isso, para mudar temos que agir e tomar decisões e para nos movermos tem que ser em algum lugar e ter oportunidades para isso. Segundo Carla Lopes (2011:9) “A mobilidade refere-se à capacidade de livre deslocação, a sociabilização alargada a outros espaços, a outros meios, culturas e pessoas fora da proximidade da habitação”. A mesma autora (2011) na sua revisão da literatura refere, com base nos estudos feitos em Portugal, que as crianças têm perdido a sua autonomia e mobilidade e isso deve-se à questão dos perigos, dos medos, das actividades programadas, da Internet, da falta de espaços ao ar livre na cidade para a criança brincar, das redes sociais, da televisão e dos videojogos.

Almeida (2005) refere que as limitações impostas no que diz respeito à mobilidade aplicam-se a crianças de países desenvolvidos; por outro lado, a liberdade para brincar em crianças de países em desenvolvimento é condicionada por outros factores, tais como o trabalho infantil. A idade é o fator que impõe um maior número de limitações impostas às crianças no que diz respeito à mobilidade. Arez e Neto (2000) referem que as raparigas são menos autorizadas do que os rapazes a atravessar ruas, a fazer actividades de lazer sozinhas, regressar da escola sozinhas, andar de bicicleta e andar de autocarro.

3.2 Tempos livres, o brincar e o jogo

As crianças, na atualidade, têm menos mobilidade na cidade, pois brincam cada vez menos ao ar livre, quase não têm tempo dado que a maioria vai para a escola 8.30/9h e regressam entre as 17/18h para além disso fazem outras actividades fora da escola, como por exemplo, praticar natação, ballet, artes marciais, aulas de dança, canto, jogar futebol ou ainda permanecem em casa a jogar no computador, ver televisão, jogar na *playstation*, etc. Raramente se vê uma criança na rua a brincar, a passear. Como foi mencionado anteriormente, o autor refere que o brincar na rua, nas cidades é importante, mas está a desaparecer e cada vez se vê mais as actividades de tempos livres institucionalizadas,

dentro de “quatro paredes” (Neto, 2008). Krebs et all (2011:196), referem que “ (...) as brincadeiras de rua com os colegas, a imprevisibilidade da aventura, do risco, do ambiente natural deram lugar ao estímulo residencial ou institucionalizado”.

Rodrigues et all (2007:2), referem que “... o lazer agora não é o brincar na rua, é a televisão, os computadores e os videogames, conseqüentemente a estimulação das capacidades físicas, motoras e perceptivas vão sendo reduzidas, o que leva as crianças a terem dificuldades de se movimentarem no seu dia-a-dia “.

Os pais e a escola têm, segundo Carniel et all (2011), um papel muito importante no desenvolvimento da criança, os pais muitas vezes não têm tempo para estar com as crianças e brincar com elas e optam por colocá-las em actividades de baixo rendimento físico, para além disso estas crianças passam muito tempo na escola. Segundo Almeida, (2005:38) “Na atualidade e devido a factores como a insegurança em espaços públicos, receio pela segurança física e emocional das crianças, estas passaram a viver de uma forma mais “controlada” pelos adultos e a não poderem, como acontecia naturalmente com as gerações passadas, usufruir de liberdade, fundamental no desenvolvimento de cada um.”

A título de exemplo, a marca de sumos “Trina” fez um estudo no âmbito do dia da Família (o 15 de Maio) intitulado “ hábitos de brincadeira entre pais e filhos”. Neste estudo foram inquiridos 410 pais com idades entre os 25 e os 54 anos, de norte a sul do país e com filhos com idades compreendidas entre os 6 e os 12 anos. Os principais resultados obtidos, analisados pela Psicóloga Clínica Cecília Galvão, foram que 80% dos inquiridos referiu que a principal actividade familiar é ver televisão em conjunto. Quanto às crianças, nos tempos livres, 82,6% dos rapazes gosta de ver televisão, 43,8% prefere jogar computador e consolas e 28,6% gosta de andar de bicicleta. As raparigas, 83% prefere ver televisão. No que diz respeito ao tempo utilizado pelos pais para brincarem com as crianças, 38% dos pais diz brincar com os filhos, 30 minutos todos os dias e 40% diz brincar 30 minutos entre 1 a 4 dias por semana. Quanto às actividades de tempos livres, 81% dos pais refere que os filhos andam em actividades extracurriculares, sendo que 47% pratica natação e 25% música.

As crianças precisam de brincar e ter a experiência de jogo no exterior, segundo Almeida (2005), quando as crianças brincam no exterior vivenciam muitas experiências – chave e o exterior permite-lhes expressarem-se e exercitarem-se de uma forma que não é possível no interior. Segundo a mesma autora, as crianças têm pouco tempo livre e isso deve-se ao facto de “A modernidade propõe que as sociedades façam poucas crianças, faz

passar a segurança destas pela casa e espaços fechados, oferecendo-lhes como alternativa ao seu natural desejo de rua, campo aberto e muitos iguais, múltiplos brinquedos prontos a consumir.” (Almeida, 2005:15)

3.3- Deslocações e percursos

Para além dos tempos livres serem maioritariamente institucionalizados, os percursos são maioritariamente feitos de carro, autocarro, seja o trajeto casa/escola, seja para irem às compras ou fazerem actividades. Uma das autoras que faz referência a isso é Patrícia Trocado (2012:125) que menciona que “As crianças e os jovens que se deslocam maioritariamente de carro nas suas viagens tornam-se menos independentes”. Para terem uma maior mobilidade as crianças deveriam ter um transporte mais ativo e não andarem constantemente de carro, seja para a escola seja para outras actividades de tempos livres. Como afirma Patrícia Trocado (2012) sem o transporte ativo as crianças tornam-se menos independentes, perdem o contacto com os colegas e os vizinhos e aumentam o sedentarismo levando a um maior risco de obesidade infantil.

“A escolha do meio de deslocação das crianças está muito ligada a fatores familiares, individuais e ambientais” (Trocado, 2012). A influência dos pais é um dos grandes fatores: são os pais que na maioria das vezes decidem como os filhos se deslocam para a escola e para outras actividades e as suas maiores preocupações são o contacto com estranhos e que sofram algum acidente quando andam a pé. Outro dos fatores que influencia o meio de deslocação é a idade, quanto mais velhas forem as crianças mais possibilidades e escolha têm. Segundo Arez e Neto (2000) em 1971 80% das crianças estava autorizada a deslocar-se à escola sozinha e em 1990 apenas 9 % das crianças estava autorizada, dando-se um decréscimo muito grande em 19 anos.

Patrícia Trocado (2012) refere ainda que utilizar o carro leva a ter menos independência e perder o contacto com outros colegas e vizinhos. Existem vários países que começaram a implementar programas sobre as deslocações activas. Nos anos 70, o Canadá, E.U.A., Austrália e Reino Unido, com o apoio dos governos, criaram o “*active and safe routes to school program*” para as crianças irem a pé ou de bicicleta com toda a segurança para a escola e com as regras da prevenção rodoviária. Na Europa criaram o “*safe routes to school*”, a Dinamarca nos anos 70 e, só no século XXI, Itália, França, Bélgica começaram a desenvolver as suas próprias iniciativas. Em Portugal, começou a

ter grande relevância nas agendas políticas o transporte activo e foi criado o PEDIBUS pela Câmara Municipal de Lisboa. Este é um autocarro humano gratuito em que as crianças vão a pé para a escola mas acompanhadas por adultos. Barreiro e Loures também criaram o programa “a pé para a escola”. Existem ainda outros municípios que desenvolveram este tipo de iniciativas em Portugal.

É importante ressaltar o estudo de Shaw et al para o Policy Studies Institute (2015) onde é feita uma comparação da mobilidade em 16 países, através de questionários feitos a crianças com idades compreendidas entre os 7 e os 15 anos. Uma das questões era as deslocações para a escola e neste estudo obtiveram-se resultados que vêm confirmar o que foi mencionado anteriormente. Apresenta-se agora um gráfico com esses resultados:

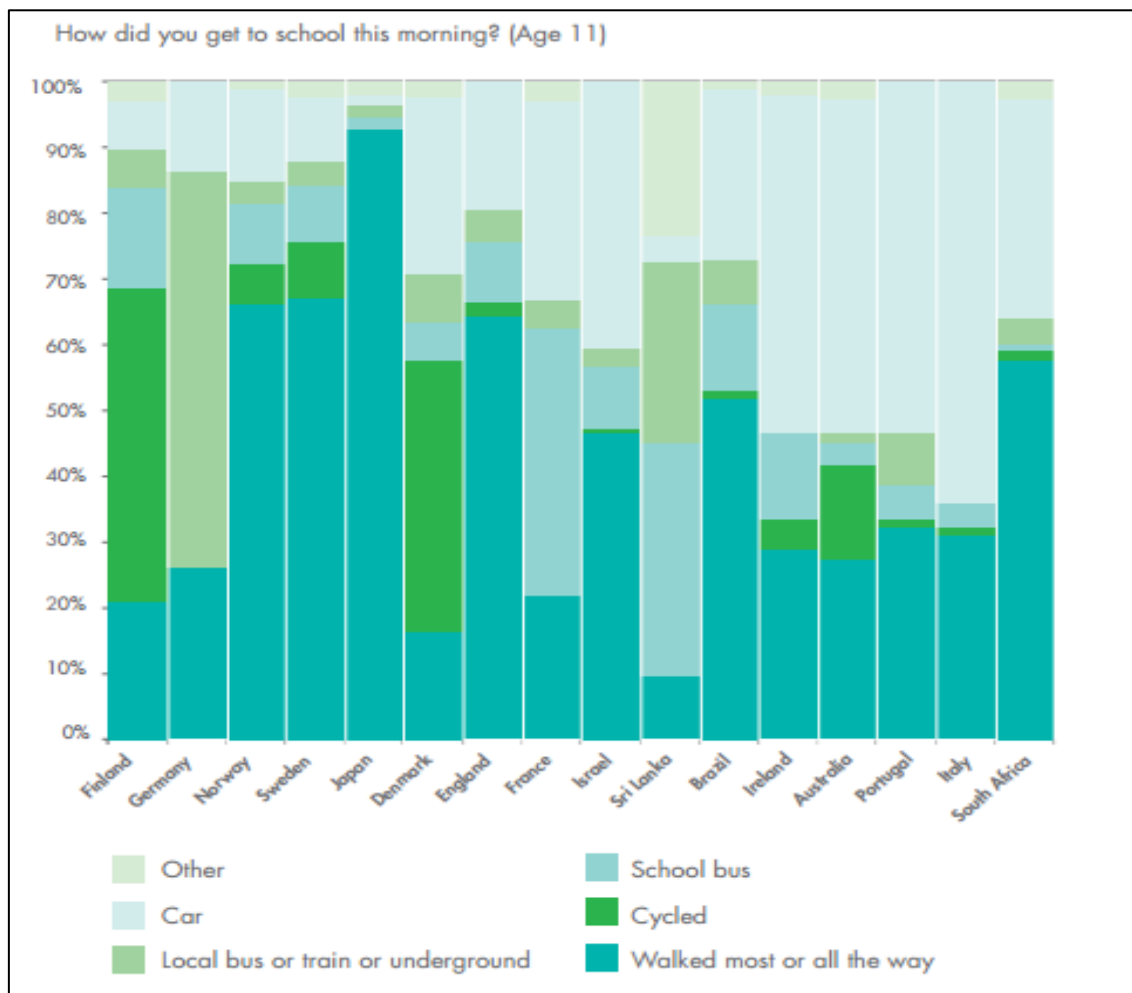


Fig.1- Gráfico onde é representado o tipo de transporte utilizado na deslocação para a escola
Fonte: Policy Studies Institute 2015

Como é visível neste gráfico, em Portugal mais de 50% das crianças com 11 anos desloca-se de carro, existe um número muito baixo que se desloca de bicicleta. Neste gráfico, o principal destaque está no Japão em que mais de 90% das crianças se deslocam a pé mas existem outros países que também têm números elevados, nomeadamente, a Noruega, a Suécia e a Inglaterra. Outro destaque vai para a Finlândia e a Dinamarca em que existe um grande número que se desloca de bicicleta. A Itália é o país em que as crianças se deslocam mais de carro, seguindo-se a Irlanda, Austrália e Portugal.

3.4 Independência de Mobilidade

As crianças precisam de brincar, andar pelos espaços públicos e de participarem ativamente, como referem Carlos Neto e Maria João Malho “Para que a criança adquira independência de mobilidade / autonomia ela precisa de viver e ver a cidade, precisa de habitar os espaços públicos com segurança e autonomia, precisa de participar na vida da cidade” (2004:3).

Segundo os mesmos autores para analisar a independência de mobilidade das crianças é preciso saber qual a distância percorrida por ela sozinha ou com amigos da mesma idade, saber qual o trajeto casa/escola e vice-versa e qual o meio de transporte utilizado nesse percurso, saber se anda acompanhada nos percursos do dia-a-dia e se sim por quem, saber quais os motivos que as levam a frequentar ou não os locais públicos e se visita colegas ou não.

Estudos feitos na Suécia, Holanda e Suíça revelam que a independência de mobilidade tem descido nos últimos anos. Estudos realizados em Portugal também obtiveram os mesmos resultados como será referido, num ponto mencionado mais à frente. Por fim, importa aqui apresentar um gráfico do Shaw et al para o Policy Studies Institute (2015) onde é mostrada a independência de mobilidade das crianças de 16 países participantes no estudo. As crianças participantes têm idades compreendidas entre os 7 e os 15 anos.

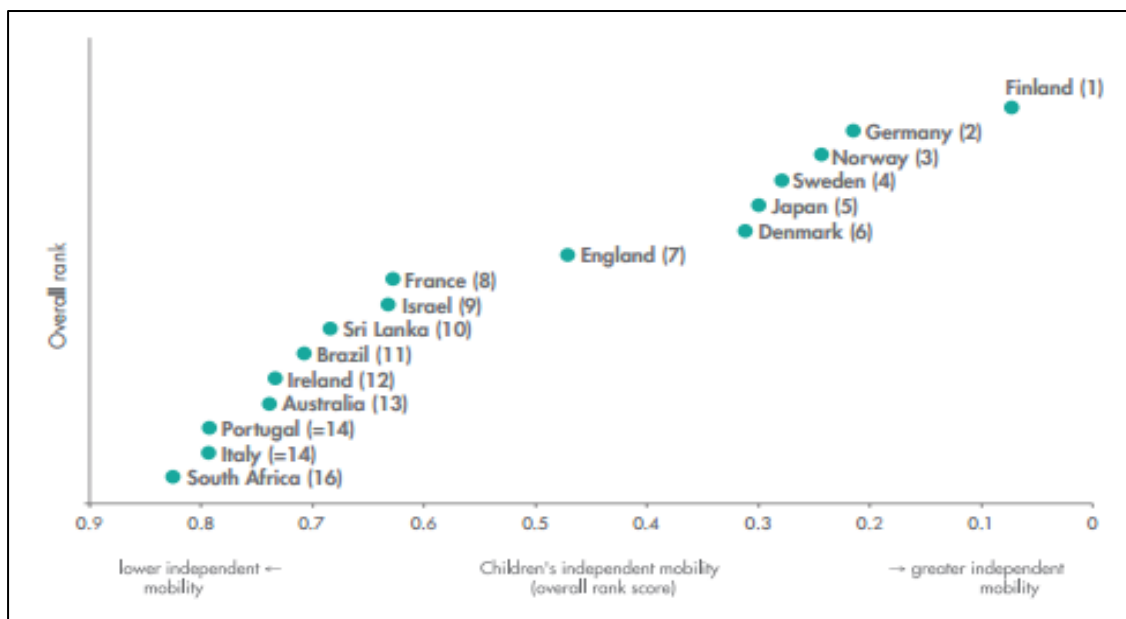


Fig.2- Gráfico comparativo da independência de mobilidade das crianças nos diferentes países.

Fonte: Policy Studies Institute (2015)

Este gráfico faz a comparação dos níveis de mobilidade independente internacionais de 16 países. Estes países estão numa determinada posição no *ranking* pois foram analisados os níveis de mobilidade através de perguntas acerca da sua mobilidade em estradas principais, outras deslocações, percursos para a escola, deslocações à noite, deslocações de autocarro e andar de bicicleta. As crianças e os pais foram questionados acerca disto e para cada uma destas categorias os países tiveram os seus resultados. Depois foram colocados por níveis, os que tem mais mobilidade estão à direita do gráfico, os que têm níveis mais baixos de mobilidade à esquerda.

Como é possível observar neste gráfico o país com mais independência de mobilidade é a Finlândia, seguindo-se a Alemanha e a Noruega. Os países com menos independência de mobilidade são a África do Sul e depois com o mesmo nível e valor a Itália e Portugal.

4- A autonomia

A autonomia, segundo Reichert & Wagner (2007) “é a capacidade do sujeito decidir e agir por si próprio, com o pressuposto de que o desenvolvimento e a aquisição desta habilidade sofrem a influência do contexto em que o jovem se desenvolve” (p.49). A falta de mobilidade num contexto vai levar por sua vez a não se conseguir autonomizar da melhor forma.

A autonomia das crianças, está muito ligada aos pais, pois são eles que decidem aquilo que eles fazem, onde vão, o que fazem. Como referem Carlos Neto e Maria João Malho (2004), as experiências que as crianças têm dependem muito dos seus contextos de vida, da vida doméstica. O que acontece regularmente é que devido às notícias negativas que aparecem na Internet, televisão, jornais, por medo cada vez mais os pais protegem as crianças e não as deixam ter determinadas experiências, como por exemplo, sair à rua sozinhas. Para além disso, as rotinas nas cidades são cada vez mais uma correria, os pais têm o seu dia-a-dia preenchido e acabam por preencher os das crianças com muitas actividades o que impossibilita também a autonomia e a mobilidade das crianças.

A mobilidade é a capacidade de nos movimentarmos com autonomia e com liberdade. As crianças precisam dessa autonomia pois sem ela têm mais fraco rendimento escolar e podem ter problemas de excesso de peso e obesidade. Isto acontece, pois se estão mais fechadas em casa ou em actividades de baixo rendimento físico, como ver televisão, jogar computador, não se movimentam e acabam por ter problemas de excesso de peso, que é um dos actuais problemas das crianças e jovens em vários países, incluindo Portugal, cada vez mais existem crianças obesas.

5- Percepção espacial

As capacidades percetivas, ou seja, a percepção é afetada fazendo com que as crianças sintam dificuldades nas deslocações do quotidiano. A percepção espacial, segundo Carniel et all (2011:5) é “fundamental para a sobrevivência do individuo, pois está presente em diversos momentos do dia. É através dela que realizamos tarefas cotidianas como dirigir um carro, sair e retornar à casa, praticar uma actividade de lazer ou simplesmente escrever”. Estes autores referem que a criança percebe a cidade através das suas rotinas e muitas vezes a percepção que tem da cidade é o caminho casa- escola. Se as crianças passam a maior parte do tempo dentro de casa e fazem a maior parte dos percursos de carro, sentem muitas dificuldades a movimentarem-se pelas cidades porque não conhecem muito bem as ruas. O mais provável é que se nós pedirmos a uma criança para se deslocar de um ponto a outra ela a pé ou ela não sabe ou então faz o percurso que normalmente faz de carro, mesmo que seja mais longe. Segundo os mesmos autores, importa ressaltar que a percepção espacial varia conforme a idade e o sexo.

Almeida (2005) refere que a criança que se desenvolve num ambiente em que há contacto direto, livre, espontâneo com o meio envolvente é mais autónoma, conhece bem o meio onde está inserida e esta apta para lidar com situações do dia-a-dia.

Krebs et all (2011) referem que a partir das experiências motoras e exploração do meio que a criança constrói a percepção espacial e Cruz (2011) refere que a criança inicia a sua relação com o meio se interagir com ele, essas interações dependem muito do contexto de vida de cada criança, como referem Malho e Neto (2008:2) “É através das experiências vividas que a criança seleciona, modifica e cria percepções e representações do que a rodeia”.

Para finalizar, importa referir que a percepção que a criança vai ter da cidade, depende das suas experiências, do conhecimento que tem acerca da mesma e da sua interacção com o meio. Se conseguir ter essa percepção do que a rodeia, a criança, vai ser mais autónoma, vai conhecer bem a cidade e vai conseguir lidar com as situações do dia-a-dia, sabendo deslocar-se de um ponto a outro, saber onde se encontra determinado serviço, entre outras tarefas do quotidiano.

6- Programas sobre a criança e a cidade

Nesta secção vão ser abordados três programas de políticas públicas que visam uma maior participação, autonomia e mobilidade das crianças. São estes os programas: “Cidades Amigas das Crianças” da UNICEF; programa “Cidades Educadoras”, e o programa “Cidade das Crianças” de Francesco Tonucci.

O programa da UNICEF ” Cidades Amigas das Crianças” (CAC) foi criado em 1996 e tem como grande lema “ em primeiro a criança”. O grande objetivo deste programa é que a cidade respeite e implemente a Convenção sobre os Direitos das Crianças. Com este programa pretende-se que as crianças sejam ouvidas, ou seja, dar voz às crianças e que as suas necessidades, prioridades e direitos sejam tidas em conta nas decisões políticas e nos programas públicos.

Este programa foi criado por causa da urbanização que tem vindo a aumentar e ainda por o aparecimento de novos problemas: sedentarismo, a insegurança, o deixar de brincar na rua, o individualismo e a desresponsabilização das crianças. Com estes novos problemas a criança distanciou-se das outras crianças, dos adultos e da cidade/comunidade. Este programa é assente em nove pilares: participação das crianças, ou seja, promover a participação nos assuntos que lhe dizem respeito, ouvir as suas opiniões e tê-las em conta no processo de decisão; um enquadramento legal “amigo das crianças” assegurar a adopção de legislação que proteja os direitos das crianças; desenvolver uma estratégia para os direitos da criança na cidade criando uma CAC; existência de uma unidade, departamento ou um mecanismo de coordenação para assegurar uma atenção prioritária às crianças; análise e avaliação do impacto na criança das leis, políticas e práticas antes, durante e depois da sua aplicação; criar um orçamento para as crianças; elaborar um relatório regular sobre a situação das crianças na cidade; dar a conhecer os direitos da criança, havendo uma maior divulgação junto dos adultos e das crianças e por fim o último pilar é apoiar as instituições e organizações que promovam os direitos das crianças.

Outro programa que também é muito importante é as “Cidades Educadoras”, que foi desenvolvido pela AICE- Associação Internacional das Cidades Educadoras, fundada em 1994 e que conta como membros 478 cidades de 36 países de todos os continentes. Este programa é aplicado em Portugal, em várias cidades. A utilidade deste programa é haver transformação social, transformando o espaço público, promover a coesão social

melhorando a quantidade e qualidade das relações entre cidadãos, entidades e a cidade, resposta a necessidades concretas do município, criar um programa participativo, relacional e estratégico definidor de políticas educativas.

Os objetivos deste programa são os mesmos da Carta de Princípios das Cidades Educadoras. Este programa tem quatro pilares: educação, promoção cultural, defesa das condições existências que garantem a dignidade humana e o bem comum e, por fim, políticas municipais educadoras. Para estes quatro pilares existiam 24 princípios que estavam contemplados na Carta e que os técnicos tentaram resumir ao máximo. Alguns desses princípios são: educação para todos ao longo da vida, educação informal, educação na diversidade, promoção da participação, promoção do diálogo e cooperação entre gerações, promoção do voluntariado, do associativismo e cooperativismo, promoção da formação e da orientação pessoal e profissional, promoção da cooperação municipal, garantia da qualidade de vida e direitos fundamentais e garantia do equilíbrio entre necessidade de proteção e autonomia.

O último programa que vou abordar é o “Cidades das Crianças” criado a partir das propostas de Francesco Tonucci. Foi criado em 1991 e tem como eixo principal a autonomia de movimento e a participação das crianças na governação da cidade. Um dos objetivos é deixar que a cidade deixe de ser pensada para os adultos e que “desça” até às crianças: criação de uma cidade adequada às crianças. Este programa já foi aplicado com sucesso em várias cidades mundiais, como exemplo, já foi aplicado em cem cidades italianas, algumas cidades espanholas e argentinas.

As principais medidas deste programa são que as crianças a partir dos seis anos se desloquem para a escola a pé ou de bicicleta sozinhas e sem o acompanhamento de nenhum adulto. O autor diz que isto no início pode parecer difícil mas com a colaboração de todos no final irá trazer ótimos resultados pois as cidades ficarão mais seguras não por terem mais medidas de proteção como polícias ou câmaras de vigilância mas porque aumentará a atenção e a relação entre cidadãos. As crianças serão uma preocupação de todos e haverá mais solidariedade e segurança. A outra medida será a existência de Conselhos de Crianças onde as ideias e os pontos de vista das crianças são ouvidos e tidos em conta e é criado um grupo de trabalho que faz a ponte entre as ideias e opiniões das crianças e o Governo da Cidade.

Como foi mencionado atrás, este programa já foi aplicado em várias cidades mundiais, é um programa muito referenciado e utilizado e com um grande nível de sucesso. Uma das cidades que utilizou este programa e conseguiu fazer grandes

melhorias, sendo um caso de sucesso, foi Pontevedra, uma cidade espanhola, na Galiza. Esta cidade sofreu grandes alterações na sua estrutura e na própria construção e funcionamento para a tornar um espaço de socialização e convivência. O modelo que os governantes desta cidade seguem é que a cidade deve incluir todos, deve ser democrática, igualitária, justa e participativa. Para isso aplicaram um conjunto de medidas com vista a diminuir o número de carros dentro da cidade, retiraram a circulação de carros de algumas ruas, nomeadamente em vias com menos de nove metros, outras ruas só deixam descarregar mercadorias e quando se tratam de casos de emergência, desta forma passaram a ter muito mais pessoas na rua, mais convívio entre todas. Com estas medidas deixaram de ter os carros como prioridade e a vê-los em primeiro lugar e passaram a ser as pessoas a prioridade.

7- Contributos da investigação sobre a mobilidade das crianças

O tema da mobilidade, autonomia e percepção espacial é bastante estudado e tem sido bastante discutido nos últimos anos, por isso são vários os autores que realizaram estudos nesta área. Neste item será abordado alguns dos resultados e conclusões obtidos em algumas investigações, quer feitas em Portugal quer noutros países do Mundo.

Num estudo de Carniel, Krebs e Machado (2011) elaborado em Florianópolis, com 60 crianças com idades compreendidas entre os seis e sete anos acerca da percepção do espaço urbano, os autores concluíram que nesta faixa etária a percepção é igual em ambos os sexos, não se notam diferenças consideráveis. Por sua vez, a idade e as condições do ambiente contribuem para a percepção espacial. Ainda ressaltam que a criança reconhece os espaços que são bons para a ação mas que preferem os que induzem actividades com pouca movimentação. A principal conclusão destes autores é que “ a criança percebe a cidade em que vive através de suas rotinas”.

Noutro estudo dos mesmos autores, acerca da mesma temática e com os mesmos participantes, os autores concluem que as preferências e os gostos das crianças são influenciados pelas rotinas e culturas familiares e também pela falta de tempo para as actividades de lazer e a falta de segurança nas cidades. Referem ainda que a percepção está relacionada com a mobilidade, os hábitos de vida dos familiares, com as actividades

que eles fazem no dia-a-dia e ainda pelo que lhes é oferecido pelos locais onde vivem como oportunidade motora (Krebs et all, (2011)).

Quanto à mobilidade em Portugal, Maria João Malho (2003) na sua investigação com crianças entre os 9 e os 12 anos, do 4º ano de várias escolas da cidade de Lisboa, concluiu que as crianças andavam pouco a pé, deslocavam-se maioritariamente de carro nos seus trajetos mesmo no trajeto casa- escola se morassem perto da escola iam de carro. Refere ainda que as crianças habitam pouco o espaço urbano de Lisboa e não estabelecem relação com o espaço. Quanto à percepção espacial, a autora refere que “a percepção que têm do espaço é mediada e não vivenciada pela experiência corporal no espaço”. Maria João Malho (2003) acrescenta ainda que as crianças manifestaram o desejo de “sair de casa” nomeadamente fazerem actividades ao ar livre e movimento corporal.

No que diz respeito à mobilidade, importa ressaltar ainda os resultados obtidos por Fernanda Rodrigues, Vanete Pessoa e Shirley Silva (2007), ainda um estudo de Rita Cordovil, Frederico Lopes e Carlos Neto (2012), Arez e Carlos Neo (2000) e Shaw et all (2015) para o Policy Studies Academy.

No estudo de Rodrigues, Pessoa e Silva (2007), as autoras analisaram o nível de independência de mobilidade de crianças brasileiras, nomeadamente 93 crianças da escola privada da 3ª e 4ª série (designação dos anos escolares no Brasil) e através da análise das rotinas dessas crianças concluíram que elas têm um nível de independência de mobilidade reduzida.

No seu estudo Arez e Carlos Neto (2000) referem que a autonomia de mobilidade é superior nas crianças do sexo masculino e isso deve-se principalmente ao facto de andarem mais de bicicleta na rua. Arez e Carlos Neto (2000) compararam os valores obtidos no seu estudo quanto à mobilidade com estudos feitos com crianças finlandesas e inglesas e o que obteve é que as crianças portuguesas têm uma mobilidade mais próxima das crianças inglesas e as finlandesas têm valores mais elevados de mobilidade. Concluíram ainda que os percursos que as crianças fazem mostram muito e são reveladores do sentido de proteção e segurança seguido pelos pais.

No estudo de Cordovil, Lopes e Neto (2012), intitulado “ Chidren´s independent mobility in Portugal 2011/2012”, realizado em várias escolas do país e com 1099 participantes de vários anos de escolaridade e com idades compreendidas entre os oito e os quinze anos conclui-se que o nível de mobilidade das crianças tem sofrido uma descida nos últimos anos. Os autores concluíram ainda que a idade é um dos grandes fatores que

influencia o nível de mobilidade. Os resultados obtidos foram que crianças que andavam na primária tinham um nível de mobilidade mais baixo do que aquelas que frequentavam o ensino secundário. Um dado curioso é que a maior parte das viagens e deslocações das crianças é feita de carro e a média de idades com que as crianças se podem deslocar a pé para a escola sozinhas é 11, 5 e andar de transportes públicos sozinhas 12,8. Por último, uma das grandes conclusões é que o sexo não é um fator determinante na mobilidade, não se registaram grandes diferenças quanto ao género.

Para terminar importa falar de um estudo muito importante, o estudo do Policy Studies Institute (2015) intitulado “Children’s Independent Mobility: an international comparison and recommendations for action”. É um estudo onde é comparada a mobilidade das crianças e jovens com idades entre os 7 e os 15 anos que residem em 16 países: Finlândia, Alemanha, Noruega, Suécia, Japão, Inglaterra, Dinamarca, França, Israel, Sri Lanka, Brasil, Irlanda, Austrália, Portugal, Itália e África do Sul. Foram entrevistadas 18 303 crianças e os seus pais. Os principais resultados obtidos neste estudo foram que a mobilidade independente das crianças finlandesas é muito boa, pois aos 7 anos, a maioria das crianças finlandesas já pode ir a pé sozinha a locais de curta distância ou de bicicleta; aos 8 anos a maioria pode atravessar as estradas sozinhas e sair depois de escurecer sozinhas, e aos 10 anos a maioria podem viajar de autocarro sozinhas. Nos outros países estudados as crianças têm mobilidade independente mais tarde: aos 11 anos pelo menos a maioria de crianças em cada um dos países está autorizada a atravessar estradas principais; aos 13 anos, pelo menos a maioria de crianças em cada um dos países está autorizada a andar de autocarro sozinha; aos 15 anos, pelo menos a maioria das crianças em quase todos os países pode andar de autocarro sozinhas, andar a pé sozinhas, atravessar a estrada mas não pode sair depois de escurecer.

Síntese do capítulo

Neste capítulo fez-se o enquadramento teórico, abordando as principais perspectivas conceptuais acerca do tema. Importa agora fazer uma resenha acerca do que aqui foi tratado.

Em primeiro lugar importa referir que as crianças têm os seus direitos e deviam ser respeitados, ou seja, é muito importante que a criança tenha as condições mínimas para o seu bem-estar. No entanto, ainda existe um direito que não é muitas vezes tomado em consideração, que é o direito à opinião e a serem escutadas nos assuntos que lhes

dizem respeito. A criança deveria ser escutada quando são tomadas algumas decisões na cidade, acerca dos espaços, da poluição pois vai afetá-la directamente a ela pois vive lá, é um assunto que lhe diz respeito.

Como foi referido, as cidades estão cada vez mais urbanizadas e adaptadas ao adulto, parecendo que se esqueceram das crianças.

As crianças na cidade, como refere Muller et al (2014), são vistas como passivas e dependentes e têm muitas restrições de acesso e mobilidade.

As rotinas das crianças são casa-escola e escola-casa e os seus tempos livres são entre “quatro paredes”, parecendo, como refere Zeiher (2003), que a criança circula em ilhas urbanas, ou seja, circula da escola para casa e para as suas actividades de carro ou autocarro, como se se tratassem de ilhas e não tem contacto com mais nada.

Existem várias cidades e vários programas que tentam melhorar a qualidade de vida e o bem-estar da criança e que têm permitido que a criança circule mais no espaço urbano, tenha experiências e vivencie a cidade.

No que diz respeito à mobilidade e autonomia são vários os autores, que referem que a criança tem pouca mobilidade e autonomia pois não anda muito pelas ruas; dessas poucas vezes que anda praticamente nenhuma é sozinha, não se veem muitas crianças a circular livremente pela cidade sem a supervisão de um adulto. No que diz respeito à circulação, as crianças utilizam mais o carro e os transportes públicos e não andam muito a pé, nem de bicicleta. Quanto aos tempos livres, como foi referido, são maioritariamente, institucionalizados e fechados e não se vê as crianças a brincarem na rua ou nos quintais ou jardins. Investigações feitas anteriormente sobre a independência de mobilidade têm mostrado que os níveis têm descido muito e Portugal não é excepção, é um dos países com um baixo nível de independência de mobilidade.

Por fim, no que diz respeito à percepção espacial, esta é fundamental porque é através dela que fazemos as coisas básicas do dia-a-dia como, conduzir um carro, ir e voltar para casa, entre outras. O mais preocupante é que muitas crianças a percepção que têm acerca da cidade reduz-se ao trajecto para a escola e muitas vezes para se deslocarem a um espaço elas só conhecem o trajecto que se faz de carro. A percepção espacial está ligada às vivências, se a criança habitar pouco o espaço urbano, conhecer pouco a cidade não vai ter uma percepção da cidade.

Parte II: METODOLOGIA

Capítulo II- Percurso metodológico da investigação

1- Objetivos gerais e específicos e questões de investigação

Esta investigação, como já foi mencionado, centra-se na mobilidade, autonomia e percepção espacial das crianças. O que se pretende saber, ou seja o objectivo, é qual a relação existente entre a mobilidade a autonomia das crianças e a sua percepção acerca do espaço onde vivem.

Para a elaboração da dissertação começou-se por delinear quais os objectivos, os gerais e os específicos. O objectivo geral é analisar a Autonomia e a Mobilidade das crianças no espaço urbano e analisar a percepção que as crianças têm do espaço. Os objetivos específicos são vários: compreender como as crianças manifestam e interpretam a sua mobilidade e autonomia na cidade; saber quais as rotinas das crianças na cidade e analisá-las; analisar o nível de independência das crianças na cidade; saber a percepção que as crianças têm acerca do espaço onde vivem e relacionar a mobilidade e a autonomia com a percepção das crianças acerca do espaço urbano.

2- Método

A investigação é um estudo de caso, no âmbito de um projecto de intervenção e investigação - acção, a Carta da Cidadania Infanto-Juvenil (CCIJ), em que as questões da mobilidade e autonomia são perspectivadas no âmbito da cidadania, visando a construção de políticas públicas.

O estudo de caso é “o exame de um fenómeno específico, tal como um programa, um acontecimento, uma pessoa, um processo, uma instituição, ou um grupo social” (Merrian, 1988:9 citado por Sarmento (2011: 1). Mas o que realmente é importante e merece destaque neste tipo de estudo é que o que o diferencia de outras metodologias é se basear na unidade ou “sistema integrado” (Stake, 1995:2) no qual o objetivo é conhecer o todo, seja a pessoa, o acontecimento ou a organização.

3- Os participantes e as suas características

Os participantes da investigação são algumas crianças e jovens que participam no Projecto da Carta da Cidadania Infanto-Juvenil, nomeadamente, 19 crianças e jovens de ambos os sexos, com idades compreendidas entre os 7 e os 14 anos, residentes nas freguesias de Abação, S. Torcato e Fermentões. Para a seleção dos participantes não houve nenhum critério específico, os primeiros entrevistados foi por conveniência e disponibilidade, neste caso os de S.Torcato pois os entrevistados frequentavam a ADCL. Os participantes de Fermentões foram selecionados por serem de outro ponto da cidade, mais a Sul, por serem de um meio social diferente, um bairro social e também por uma questão de facilidade porque foi com o apoio da CASFIG. Os terceiros a serem entrevistados foram os participantes de Abação que são de outro ponto da cidade e são mais velhos, foi com o apoio da E.B. 2,3 de Abação, nomeadamente, do diretor da Escola.

	Sexo Masculino			Sexo Feminino			Total
	7-9	10-12	13-14	7-9	10-12	13-14	
S.Torcato	0	2	2	2	1	0	7
Fermentões	0	1	0	1	3	1	6
Abação	0	0	2	0	0	4	6
	0	3	4	3	4	5	19

Tabela 1 – Crianças e jovens que participaram na investigação por local de residência, sexo e idade.

A partir desta tabela é possível verificar que foram entrevistadas 7 crianças em S. Torcato, 6 em Fermentões e 6 em Abação. Quanto ao sexo, foram entrevistados 7 rapazes e 12 raparigas. Quanto à idade, 3 crianças com idades entre os 7 e 9 anos, todas do sexo feminino, 7 crianças com idades compreendidas entre os 10 e os 12 anos, 3 rapazes e 4 raparigas e por fim, 9 jovens com idades compreendidas entre os 13 e os 14 anos, 5 raparigas e 4 rapazes.

Para terminar esta secção é de extrema importância ressaltar que todos os nomes que estão mencionados nos resultados foram alterados, não correspondendo aos

verdadeiros nomes das crianças, para desta forma garantir o total anonimato e confidencialidade.

4- Técnicas de recolha de dados

Como refere Trevisan (2015: 144), “A criança, ou as crianças, são diferentes em diferentes momentos e contextos, e o resgatar desse conhecimento é uma tarefa fundamental da pesquisa.” Foi a partir deste excerto que se optou por que as crianças e jovens que participassem fossem de locais e contextos diferentes e que fossem observados no contexto onde estavam inseridas e depois na entrevista. Segundo a mesma autora, as ações das crianças exigem um olhar múltiplo:

“ (...) o retratar das ações complexas das crianças exige a criação de múltiplos olhares sobre os contextos e sobre o modo como estes moldam as suas ações. Implica frequentemente a criação de estratégias metodológicas que lhe permitam diferentes modos de expressão e que mobilizam as competências (...) ” Trevisan (2015:145)

Para analisar as ações das crianças é preciso combinar um conjunto de estratégias e por isso, nesta investigação optou-se por combinar um conjunto de técnicas: análise documental, observação, entrevista e desenhos para que houvesse várias formas de expressão das crianças.

As técnicas de recolha de dados utilizadas são a análise documental, nomeadamente, todos os documentos produzidos sobre a mobilidade territorial no âmbito do projecto, ou seja, os resultados dos grupos focais, dos conselhos da cidadania e as medidas finais que constam no documento da Carta da Cidadania.

Outra técnica utilizada foi a entrevista a crianças, jovens com um guião semiestruturado, com um conjunto de perguntas ordenadas e onde o entrevistado podia dar um certo rumo à entrevista. O guião continha um conjunto de perguntas adaptadas aos entrevistados, ou seja, uma linguagem simples devido à faixa etária 7- 14 anos e também era de resposta fácil e sem entrar na esfera da vida privada da criança. O guião da entrevista foi elaborado apenas para esta investigação e baseado em dois questionários:

o “questionário de conhecimento espacial, apreciação e representação do espaço urbano” de Zenite Machado (2008) citado em Krebs et al (2011) e o “Children’s Independent Mobility” validado e traduzido para português e utilizado para a investigação de Lopes (2011). Este guião foi dividido em três partes: uma primeira parte onde as perguntas eram acerca da mobilidade, autonomia, onde constavam questões acerca das rotinas diárias, as deslocações para a escola, os tempos livres, as saídas à rua, as brincadeiras, entre outras. Na segunda parte, as perguntas eram direccionadas para a percepção, pretendendo-se saber a opinião das crianças acerca do Município, o que melhoravam, o que mais gostam, o conhecimento que têm acerca das ruas e da cidade, a imagem representativa da cidade, a descrição numa palavra. Na terceira e última parte da entrevista, eram colocadas questões acerca da Carta da Cidadania Infanto-Juvenil, nomeadamente acerca das questões da mobilidade territorial; nesta parte foi-lhes perguntado se concordavam com as medidas propostas, se acrescentariam alguma medida e qual a medida que implementariam em primeiro lugar.

A técnica da entrevista foi utilizada pois tem inúmeras vantagens, como por exemplo: a relação de aproximação entre o entrevistado e o entrevistador, dando uma certa confiança para abordar certos temas e a obtenção de um relato mais fiel por parte do entrevistado.

Foi ainda solicitado às crianças no final da entrevista que elaborassem um desenho acerca da cidade, sendo que não lhes foi dada mais nenhuma instrução, apenas entregue uma folha em branco e lápis de cor e as crianças tinham que representar a cidade. A decisão por utilizar esta técnica prende-se com o facto de as crianças se expressarem muito bem através do desenho e assim dessa forma complementar a entrevista pois quando foi realizado o grupo focal foi possível verificar que as crianças mais pequenas tinham mais dificuldade em expressar as suas opiniões e então foi utilizada esta técnica para que as crianças se expressassem melhor. Como refere Sarmiento (2007: 2) ” o desenho infantil insere-se entre as mais importantes formas de expressão simbólica das crianças. Desde logo, porque o desenho precede a comunicação escrita (na verdade precede mesmo a comunicação oral, dado que os bebés rabiscam antes ainda de articularem as primeiras palavras”.

A última técnica utilizada foi a observação, nomeadamente, a observação das crianças nos ambientes em que estavam antes e durante a entrevista e a observação de um grupo focal do Projecto da Carta da Cidadania Infanto-Juvenil. O ambiente observado em S. Torcato foi as crianças no ATL nas suas actividades e depois na entrevista o seu

comportamento, em Fermentões foram observadas as actividades desenvolvidas por elas no bairro e o ambiente e durante a entrevista o comportamento, em Abação foram observadas as actividades que eles fazem na escola, as interações com os colegas e o comportamento durante a entrevista. Por fim, no grupo focal foi observada a participação das crianças e jovens, as ideias e as alterações propostas às medidas.

As entrevistas e a elaboração dos desenhos foram feitas em Abação, Fermentões e S. Torcato, nomeadamente em S. Torcato foram realizadas nas instalações da ADCL, onde as crianças se encontravam nas actividades proporcionadas pelo ATL. Eram realizadas numa sala para o efeito, onde apenas estava presente o entrevistado e o investigador e a duração da entrevista foi em média 20 minutos mais 10 minutos para fazer o desenho, perfazendo no total os 30 minutos. Em Abação foram realizadas na E.B.2,3 de Abação, numa sala para o efeito, durante o período de aulas, os alunos eram chamados um a um para não interferir com o decorrer das actividades lectivas, as entrevistas tinham em média 15 minutos e o desenho cerca de 5 minutos. Em Fermentões, as entrevistas foram realizadas numa sala da CASFIG no bairro social, numa sala para o efeito e onde as crianças costumam estar a fazer actividades, as entrevistas tinham em média 20 minutos mais 15 minutos para elaborarem o desenho.

Importa salientar que as entrevistas foram realizadas com uma linguagem simples e clara de modo a todas as crianças e jovens perceberem. Em primeiro lugar tentava-se colocar as crianças o mais à vontade possível, agindo de forma calma e tentando entrar no “mundo” dos entrevistados e na sua cultura.

5- Procedimentos éticos e autorizações

Para recolher os dados foram utilizados alguns procedimentos éticos nas recolhas dos mesmos. Os participantes deram o seu assentimento em primeiro lugar, neste caso como se trata de menores os pais deram também o seu consentimento informado. Este assentimento e consentimento foi dado quando eles entraram para o projecto Carta da Cidadania e não foi necessário ser elaborado outro. No dia da entrevista era explicado às crianças quais os objectivos da investigação, o tema, o porquê de eles terem sido seleccionados para a entrevista. Foram ainda prestados todos os esclarecimentos, tiradas todas as dúvidas e respondidas todas as perguntas feitas pelos participantes. Foi-lhes explicado ainda que a participação era voluntária, só participavam se realmente

quisessem, tendo liberdade para recusar e que a qualquer momento poderiam desistir de participar, por fim foi-lhes dito que estariam à vontade se não quisessem responder a alguma pergunta o poderiam fazer. Todas as crianças se mostraram entusiasmadas em participar. Antes de iniciar as entrevistas, foi solicitado aos participantes a autorização para gravar por áudio a entrevista de modo a facilitar a transcrição da mesma. Foi ainda garantido aos participantes o anonimato, ou seja, a identidade de cada participante não é revelada; a privacidade, só respondiam ao que queriam não eram obrigados a responder se não se sentissem à vontade ou achassem que era de carácter mais intimista; a confidencialidade, explicando aos participantes que os dados apenas eram utilizados para fins académicos e para esta investigação, sendo mais tarde destruídos e por fim, foram assegurados os direitos humanos e a dignidade Humana.

Como refere Natália Fernandes (2006), a ética na investigação com crianças tem de considerar a diversidade do grupo social infância porque é diferente dos outros grupos sociais e mesmo dentro do próprio grupo existem diferenças: cada indivíduo tem as suas características e realidades, nomeadamente, idade, sexo, o contexto, as experiências, e cada criança vai ter a sua maneira de estar, agir e sentir por isso tem que se ter cuidados e éticas específicas para cada criança. Isto aconteceu nesta investigação, pois é diferente entrevistar uma criança com 7 anos, de outra com 14 anos pois não nos dão o mesmo tipo de informações e requerem níveis de cuidados diferentes.

6- Tratamento dos resultados

Antes de se proceder ao tratamento da informação recolhida foi realizada a transcrição de todas as entrevistas realizadas.

No que diz respeito ao tratamento dos resultados realizou-se a análise de conteúdo das entrevistas, construindo-se uma matriz com as questões essenciais para a investigação. Essas questões estão relacionadas com a mobilidade, a autonomia, a percepção espacial. Os domínios que são analisados são quatro: a mobilidade e autonomia, as representações, as práticas urbanas, e a Carta da Cidadania.

No domínio da mobilidade as categorias são as deslocações casa-escola e vice-versa, as deslocações na rua, uso de transportes e outros destinos. Nas representações as categorias analisadas são os receios e preocupações, as recomendações parentais, os gostos, as imagens, as propostas e a percepção do espaço analisando o conhecimento

acerca do espaço e a orientação. Nas práticas urbanas são analisadas as rotinas, os tempos livres, os destinos. No último domínio, a Carta da Cidadania, é analisada a validação das propostas e a importância das medidas.

No que diz respeito, à análise dos desenhos são analisados segundo categorias, sendo elas cidade com pessoas ou cidade despovoada, cidade monumento ou cidade habitat, cidade verde ou cidade cinza/asfalto, cidade dos adultos e cidade das crianças.

Por fim, na análise documental foram analisados apenas os documentos acerca da mobilidade territorial e resumidas as principais medidas que as crianças queriam que fossem tomadas.

Apresenta-se agora uma tabela com as dimensões e as categorias analisadas, mencionadas anteriormente, de forma a ficar mais clara toda a informação.

Domínios	Categorias
Mobilidade	Deslocações casa-escola
	Deslocações na rua
	Uso de transportes
	Outras deslocações
Representação	Receios/Preocupações
	Recomendações parentais
	Gostos
Práticas Urbanas	Imagens
	Propostas
	Conhecimento
	Orientação na cidade
Carta da Cidadania	Rotinas
	Tempos Livres
	Destinos
	Validação das propostas
	Análise dos documentos
	A importância das medidas

Tabela 2- Domínios e categorias analisadas

Apresenta-se ainda, de seguida, as categorias com que foram analisadas as representações elaboradas pelas crianças e jovens acerca da cidade.

Categorias	Cidade povoada vs Cidade despovoada Cidade monumento vs Cidade habitat
	Cidade verde vs Cidade cinza/asfalto
	Cidade dos adultos vs Cidade das crianças

Tabela 3- Categorias de análise dos desenhos das crianças e jovens

Capítulo III – Carta da Cidadania Infanto- Juvenil

1- Caracterização do Projecto ²

A investigação da dissertação insere-se num projecto desenvolvido em Guimarães, “ Carta da Cidadania Infanto- Juvenil (CCIJ) ”.

Este projecto é promovido pela Associação para o Desenvolvimento das Comunidades Locais (ADCL), financiado pela Fundação Calouste Gulbenkian – Programa Cidadania Ativa, tem como parceiros a Câmara Municipal de Guimarães e a Comissão de Proteção de Crianças e Jovens e é acompanhado e avaliado pela Sociedade Portuguesa de Ciência e Educação. Tem como objetivo criar documentos da promoção dos direitos das crianças e dos jovens de forma participada no Município de Guimarães. A principal visão deste projecto é que todos os jovens e crianças do município são sujeitos protegidos pelos seus direitos, sem qualquer discriminação e com poder de participação ativa na vida do município pois um dos principais problemas da Infância e Juventude é a fraca participação na construção de políticas públicas. O desenvolvimento do projecto tem as seguintes componentes: elaboração, de forma participada de um diagnóstico de como se encontra a aplicação dos direitos das crianças em Guimarães; constituição do Conselho Infanto-Juvenil; reuniões de grupos focais com crianças, jovens e técnicos para a elaboração das diretrizes da carta; redação, apresentação e implementação da Carta e posterior divulgação.

A CCIJ é um projecto participativo que envolve decisores políticos, comissões interfreguesias da rede social, membros da CPCJ, associações e IPSS, técnicos e interventores sociais, investigadores, crianças e jovens de todo o concelho.

A Carta é uma modalidade inédita em Portugal de construção de políticas para a infância e juventude em que as crianças e jovens participam directamente em todo o processo, nas diferentes etapas e fases. Esta tem como objetivo fomentar a participação das crianças e jovens na construção das políticas públicas já que esse é um dos grandes problemas as crianças e jovens não participarem na construção de políticas públicas.

As etapas e componentes que fazem parte deste projecto são: a criação de uma plataforma onde estão registados os equipamentos sociais que existem no concelho, que

² A Caracterização do projecto baseia-se no documento da Carta da Cidadania Infanto-Juvenil (2016).

podem ser usados por crianças e jovens, por comissão social interfreguesia; Elaboração do relatório de diagnóstico para se saber mais acerca da realidade do concelho no que diz respeito à População, Educação, Social, Cultura e Saúde; Criação e de grupos focais constituídos por crianças e jovens em todas as comissões sociais interfreguesias para complementar a informação do diagnóstico, para se fazerem propostas e discussões dos temas. Foram realizadas três sessões de grupos focais em cada uma das Comissões Sociais Interfreguesias, num total de 13 grupos focais, 36 sessões e 258 crianças e jovens que participaram; Criação e institucionalização do conselho da cidadania infante - juvenil, em que as crianças e os jovens participam para a realização de propostas políticas para o município; Realização de entrevistas a informantes-chave, quer sejam técnicos ou outros profissionais que tenham responsabilidades no município no que diz respeito à intervenção com crianças e jovens, foram entrevistados 22 informantes; Realização de um conjunto de fóruns de debate do diagnóstico e das propostas de política pública para a infância e juventude, nomeadamente, foram realizados 9 fóruns com a participação de 54 especialistas convidados e o envolvimento de mais de 120 intervenientes; Realização do Colóquio Internacional Crianças, Cidade e Cidadania, que permitiu um debate aprofundado acerca desta temática; Apresentação pública da Carta, em vários locais; por fim divulgação da carta e das medidas.

A Carta é constituída por 40 medidas que foram debatidas em vários momentos e que visam o bem-estar das crianças e jovens do município e ao mesmo tempo que elas se sintam mais incluídas. A Carta é dividida em duas partes, na primeira faz-se o diagnóstico social sobre os direitos das crianças das crianças do município de Guimarães e a segunda parte onde estão contemplados os eixos estratégicos e as medidas.

2- Caracterização das técnicas de recolha de dados e dos participantes da CCIJ

Como foi referido anteriormente, o projecto começou com o diagnóstico com dados estatísticos do INE e PORDATA sobre a cidade. Seguidamente, as crianças e jovens foram seleccionadas pelas comissões interfreguesias do município de Guimarães, representadas no mapa seguinte, e cada comissão sinalizou um número de crianças. Cada comissão interfreguesia escolheu o seu próprio método de seleção dos entrevistados, uns escolheram grupos de escuteiros, outros, crianças dos bairros sociais...

No que diz respeito aos procedimentos éticos e aos consentimentos, todo o projecto foi explicado aos participantes e estes tiveram a possibilidade de escolher participar ou não e depois deram o seu assentimento e os pais o consentimento informado.

3- Mobilidade e autonomia na CCIJ⁴

As questões da mobilidade e da autonomia também são perspectivadas na Carta da Cidadania, foi realizado um grupo focal acerca da Mobilidade territorial. Nos grupos focais acerca da temática estiveram presentes arquitetos a discutir as medidas com as crianças.

Os participantes referiram várias medidas, que serão analisadas posteriormente mas resumem-se basicamente à criação de ciclovias e ecovias e ainda que o passe escolar deveria dar para eles andarem nos transportes durante todo o ano.

⁴ Entrevista em anexo com o membro da equipa do Projecto, Vítor Araújo.

Parte III - Resultados

Capítulo IV- Apresentação e discussão dos resultados

1- Resultados

Os resultados da investigação podem resumir-se em quatro grandes domínios, autonomia e mobilidade, representações/ percepção, práticas urbanas e Carta da Cidadania. Será aqui apresentado um breve resumo dos resultados obtidos e a respetiva análise e discussão dos mesmos.

1.1- Mobilidade e autonomia

No domínio da mobilidade foram elaboradas 3 categorias, as deslocações casa/escola, as deslocações na rua e o uso de transportes.

Nas deslocações na rua sozinho/a, 10 crianças dizem deslocar-se sozinhas e 9 não. Dessas 10 crianças, as deslocações que fazem é maioritariamente para a escola, ou então na rua perto de casa: Laura, 9 anos - *“A maior parte do tempo, raramente ando sozinha, ando mais com o meu pai, a minha mãe e irmão”*; A idade com que estas crianças começaram a deslocar-se sozinhas é entre os 10 e os 13 anos, a frequência das deslocações os entrevistados referiram, às vezes ou raramente: Pedro, 14 anos - *“Sim, costumo andar na rua, para vir para a escola, comecei quando vim para o 5º ano, tinha 10 anos”*; Tânia, 11 anos- *“Não, nunca ando sozinha, só acompanhada.”*

As deslocações com amigos na rua são mais usuais, 15 crianças costumam brincar, estar com colegas na rua e 4 não, dessas 15 o que costumam fazer, a maioria é brincar perto de casa, jogar futebol ou andar a passear, mas não muito longe de casa e não durante muito tempo: Martim, 12 anos - *“Não costumo andar muito porque em casa convivo com os meus primos que vivem perto”*; Simão, 14 anos - *“Sim costumamos, fazemos brincadeiras, correr de um lado para o outro, perto de casa”*; Benedita, 12 anos - *“Não muito, só na escola e perto da minha casa pouco tempo”*

As deslocações a serviços sozinhos, apenas três entrevistados assumem deslocar-se nomeadamente, ao dentista, à biblioteca, ao centro comercial, cinema, os restantes 16 só costumam ir acompanhados: Laura, 9 anos - *“Ando sempre acompanhada, até à praia vou com o meu pai”*; Martim, 12 anos - *“Não é normal deslocar-me sozinho, não acontece sequer”*; Samuel, 14 anos *“Não os meus pais vão sempre comigo”*.

Na categoria do uso de transportes, a maioria não costuma andar de transportes públicos, nomeadamente 12 entrevistados referem não andar, apenas sete dizem utilizar o autocarro, maioritariamente nas deslocações para a escola. Quanto à utilização da bicicleta 11 crianças dizem andar de bicicleta e 8 não, das que costumam andar de bicicleta, a frequência é “às vezes” e “raramente” e o local é perto de casa ou nas ruas paralelas à da residência: Dina, 7 anos - *“de bicicleta só em casa”*; Simão, 14 anos - *“a última vez que andei de bicicleta bati com a cabeça por isso não ando”*; Isabela, 14 anos - *“de bicicleta não ando porque não dá no sítio onde moro”*.

Por fim, a última categoria diz respeito às deslocações casa-escola e escola-casa. As deslocações matinais, casa-escola são maioritariamente de carro e autocarro, nomeadamente 13 entrevistados responderam que se deslocavam para a escola através desse meio de transporte. Existem ainda algumas crianças que se deslocam a pé, 2 crianças deslocam-se a pé sozinhas e 5 acompanhadas por irmãos ou pais. No percurso escola-casa, à tarde, mantém-se quase os mesmos valores, 11 crianças deslocam-se de autocarro e carro e 8 a pé. O tempo das deslocações, referido por estas crianças e jovens, é curto, varia entre 3 minutos a 20 minutos, sendo que maioritariamente, os entrevistados responderam 5-10 minutos. Treze dos entrevistados refere gostar do meio de transporte em que se desloca e 6 referem que não gostam da forma de deslocação. Os motivos apresentados por estas crianças e jovens para não gostar são: gostar mais de ir de carro com os pais, longa distância de casa à paragem, não gostar de andar a pé: Laura, 9 anos - *“Gostava de ir com os meus pais porque de manhã não vejo o meu pai”*; Martim, 12 anos - *“o pior é ir de manhã da minha casa à paragem de autocarro é mais ou menos 0,5 km, de carro não é muito, mas a pé.”*

Os motivos para gostarem do meio de transporte são que de carro é mais rápido, o convívio no autocarro e a pé e o autocarro ser rápido e rentável: Juliana, 10 anos - *“quando andamos a pé convivemos”*; Samuel, 14 anos- *“acho o autocarro bastante prático, os horários encaixam”*, Pedro, 14 anos- *“no autocarro posso conviver com os meus amigos”*.

Apresentam-se agora duas tabelas com os meios de transporte utilizados nas deslocações casa-escola e vice-versa, de modo a ver as diferenças por faixa etária, sexo e local de residência.

Deslocação Casa- Escola

	S.Torcato						Fermentões						Abação						Total
	7-9		10-12		13-14		7-9		10-12		13-14		7-9		10-12		13-14		
	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	
Transporte a pé			1				1		3	1							1		7
Transporte público				2		1					1						2	2	8
Transporte próprio	2					1											1		4

Tabela 4- Percurso casa-escola das crianças e jovens por idade, sexo e local de residência

Nesta tabela é possível verificar o que já foi mencionado anteriormente, 7 crianças deslocam-se a pé, predominantemente do sexo feminino. Quanto ao local de residência prevalecem as crianças do Bairro Social em Fermentões com 5 crianças. No que diz respeito à idade há uma predominância das crianças até aos 12 anos.

A deslocação em transporte público foi a que foi mais referida, nomeadamente por 8 crianças e jovens. Quanto ao sexo predomina o sexo masculino com 5 crianças e jovens, quanto ao local de residência há uma predominância de Abação, seguido de S. Torcato. No que diz respeito, à faixa etária, predomina os 13-14 anos, sendo que nenhuma criança de 7-9 anos se desloca de autocarro.

Por fim, no que diz respeito, à deslocação de carro, 4 crianças deslocam-se dessa forma, predominantemente crianças de S. Torcato, quanto à idade 2 têm entre 7-9 anos e 2 têm entre 13 e 14 anos.

Depois da deslocação casa-escola, importa agora mostrar o percurso contrário escola-casa para ver se, se registam algumas alterações, quanto ao tipo de transporte utilizado.

Deslocação Escola – Casa

	S.Torcato						Fermentões						Abação						Total
	7-9		10-12		13-14		7-9		10-12		13-14		7-9		10-12		13-14		
	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	
Transporte a pé						1	1		3	1							1	1	8
Transporte público				2		1					1						2	1	7
Transporte próprio	2		1															1	4

Tabela 5- Deslocações escola- casa das crianças e jovens por sexo, faixa etária e local de residência

Na deslocação escola-casa verificam-se poucas diferenças, apenas se altera o valor das deslocações a pé que passam a oito e as deslocações de autocarro, baixam para sete, o que significa que um dos jovens de Abação que para a escola vai de autocarro e volta para casa a pé. Regista-se ainda uma permuta, nas crianças de S. Torcato, uma das crianças que de manhã se desloca para a escola de carro, regressa a pé e pelo contrário, uma das que de manhã se deslocava a pé, regressa de carro a casa, não se verificando mais nenhuma alteração significativa.

Para sintetizar o que foi referido nesta categoria, importa agora rever quais os principais resultados obtidos e a sua interpretação.

No domínio da mobilidade e autonomia é perceptível que estas crianças e jovens possuem pouca mobilidade e autonomia, estes jovens deslocam-se pouco na rua e as deslocações que fazem ou é para a escola ou na rua onde vivem, não se deslocam praticamente a serviços, nem utilizam transportes autonomamente. Na observação realizada durante a investigação também foi possível analisar a mobilidade das crianças, em Fermentões as crianças andavam pelo Bairro em brincadeiras com os colegas, em S. Torcato, viam-se os pais a irem buscar as crianças ao ATL de carro e não se viam crianças

na rua, apenas uma das crianças, foi sozinha de autocarro. Em Abação também se assistia a alguns pais irem buscar as crianças à escola de carro.

Quanto ao tipo de transporte utilizado é interessante o facto dos entrevistados do bairro Social em Fermentões são os que se deslocam mais a pé e também são os mais novos que os fazem 8-11 anos e maioritariamente as raparigas é que andam a pé. Quanto ao facto de gostarem da forma que se deslocam são os que andam a pé que apresentam as queixas dizendo que gostavam de ir de carro ou autocarro e que não gostam de andar a pé. Nenhum entrevistado referiu que preferisse ir a pé para a escola. As deslocações na rua sozinhos, são feitas pelos mais velhos, os jovens 12-14 anos. Quanto ao sexo não há nenhuma diferença e é de salientar apenas o facto dos entrevistados de Fermentões, do Bairro Social deslocarem-se sempre com os amigos e familiares e nenhum sozinho. As deslocações para a escola são a maioria das deslocações dos entrevistados nas ruas. Quanto a andarem de bicicleta, maioritariamente os indivíduos do sexo masculino é que andam de bicicleta, as do sexo feminino não costumam andar de bicicleta.

Esta diferença de mobilidade entre o bairro Social de Fermentões, que apresenta uma mobilidade maior, pois deslocam-se mais na rua, pela cidade, fazem percursos a pé e andam em grupo e os outros locais, nomeadamente, S. Torcato e Abação pode ser explicada pelo facto de nos bairros sociais haver uma maior socialização entre todos, uma maior coesão e deslocam-se mais em grupo e a pé, for dos bairros sociais não existe tanto essa coesão, normalmente é cada família por si, o que pode explicar não haver tantas deslocações e serem feitas sozinhas.

1.2- Representações e percepção

No domínio das representações existem várias categorias: receios e preocupações, recomendações parentais, gostos, imagem representativa e as propostas.

Quanto à primeira categoria, os receios e preocupações, 9 entrevistados dizem identificar perigos na rua e 10 dizem que não. Pedro, 14 anos - *“sim, identifico, o risco de conhecer pessoas estranhas e maliciosas, acontecer algum acidente”*. Os perigos identificados pelas crianças são os carros (velocidade e atropelamento), as pessoas (perseguições e descuidos), a estrada e os locais sem passeio: Simão, 12 anos - *“Depende das circunstâncias... Quando vem um carro atrás de mim muito tempo é esquisito... Já*

me aconteceu isso 1 ou 2 vezes”; Carolina, 10 anos - “A estrada normalmente, vou para o canto porque é perigoso”.

As preocupações que as crianças e jovens manifestaram foram: as perseguições; a noite, o escuro; os assaltos, abordagens por parte de estranhos, a falta de iluminação e os raptos: Samuel, 14 anos - *“quando é tarde, a falta de iluminação, sítios onde se vê mal, mas de resto nada”*; Juliana, 14 anos - *“que aconteça alguma coisa, que eu seja atropelada ou roubada ou assim qualquer coisa”*; Gabriela, 13 anos - *“Tenho medo de ser atropelada”*.

As recomendações parentais que são feitas aos entrevistados quando saem de casa foram basicamente as mesmas referidas por todos: quando se sentir inseguro telefonar para a polícia, não se afastar de casa, não falar com estranhos, ter cuidado com tudo, não chegar tarde a casa, não gastar dinheiro à toa, não se aproximar da estrada, ter cuidado ao atravessar as passadeiras, ter cuidado com os carros: Tânia, 14 anos - *“as recomendações são para ter cuidado, não andar sozinha, não sair do espaço onde vou ficar”*; Rui, 13 anos - *“dizem para ter cuidado com as pessoas que não conheço, para não ir para muito longe não me aproximar muito da estrada”* Martim, 12 anos - *“eles não me batem muito na cabeça com as recomendações, porque sabem que eu já sei isso.”*

No que diz respeito ao que mais gostam na cidade de Guimarães, o que os entrevistados destacaram foi o Centro Comercial, os Parques Infantis, os espaços verdes, as piscinas, a Igreja de São Torcato, a arquitetura, o Estádio do Vitória do Guimarães, a história da Cidade, o Parque da Cidade, o Castelo, as festas na cidade, os circos que passam pela cidade, as exposições e concertos. Os que mais vezes foram referidos foram o Centro Comercial, os parques infantis e as piscinas. Quanto ao que gostam no bairro onde habitam referiram o viver no topo da freguesia, os Parques, o Campo de futebol e campos, o convívio, a privacidade, a tranquilidade e pouco tráfego e os amigos e as brincadeiras. O que foi mais referido foram os parques infantis e os campos de futebol.

A imagem mais representativa da cidade é quase unânime a resposta: D. Afonso Henriques e o Castelo de Guimarães foram as mais referidas, mas ainda fizeram referência à história da cidade, ao Toural, ao clube de futebol e às pessoas na cidade.

Na descrição numa palavra, “Guimarães é ...”, houve uma variedade muito grande de respostas, quase todas descrições positivas, apenas uma negativa. As palavras que para as crianças e jovens melhor descrevem a cidade são: Extraordinária, História, Incrível, Espetacular, Bonita, Maravilhosa, Símbolo do Vitória, Organizada/calma, Fantástica, Única, Verde e por fim, perigosa. Os motivos apontados para a escolha da

palavra perigosa foram as notícias negativas, para as restantes palavras foram a existência de espaços verdes e paisagens, os locais de visita da Cidade, a decoração dos espaços, o clube de futebol: o Vitória de Guimarães, os monumentos, a hospitalidade das pessoas, o comércio local e por fim, por ser a cidade onde nasceram e se encontram os seus amigos. Alguns excertos do que os entrevistados referem: António, 12 anos- *“Guimarães é espetacular porque tem muitas coisas para visitar, alguns museus, um pouco de tudo.”*; Simão, 14 anos - *“ Guimarães é maravilhosa porque é o gosto que eu tenho pela cidade de uma certa forma o clube, a paisagem da cidade, o Toural, o castelo, o parque da cidade”*; Beatriz, 11 anos - *“ é maravilhosa, as pessoas como são, as associações como trabalham...”*; Carolina, 10 anos - *“é bonita, com muita multidão, lojas”*, Juliana, 10 anos - *“é o símbolo do Vitória, eu olho para o símbolo do vitória e faz-me lembrar a cidade e o estádio.”*; Pedro, 14 anos - *“é história, porque além de ser bonita tem de ser desvendada o mais corretamente possível.”*; Filipa, 14 anos - *“Fantástica, porque comparado com outras cidades está a evoluir bastante nos últimos tempos, a nível cultural, social, as pessoas dão-se melhor agora”*.

No que se refere à primeira coisa que se lembram quando pensam na cidade, houve muita variedade de respostas, mas as que mais foram referidas foram a história da cidade, o castelo de Guimarães, o clube- o Vitória e o Centro Comercial. Para além destas recordações mencionaram a oficina do pai, a ADCL, os concertos e as actividades, o toural, o estudar, o símbolo de Portugal e a confusão no trânsito.

Apresenta-se agora um quadro onde se encontra, a primeira coisa que se lembram quando pensam na cidade, neste quadro encontra-se a informação quanto ao local de residência, sexo e idade.

No quadro é possível verificar que as crianças mais novas associaram ou ao que mais gostam na cidade ou ao que ouvem falar. Os jovens associaram mais aos monumentos e às atrações da cidade e o seu aspecto. Não se verificam diferenças significativas quanto ao sexo, e ao local de residência.

	S.Torcato						Fermentões						Abação						Total
	7-9		10-12		13-14		7-9		10-12		13-14		7-9		10-12		13-14		
	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	
Centro Comercial									1	1							1		3
História				1													1		2
Clube				1		1													2
Castelo																	1	1	2
Perigo	1																		1
Oficina do pai						1													1
ADCL	1																		1
Arquitetura																	1		1
Confusão																		1	1
Actividades											1								1
Toural									1										1
Estudar							1												1
Símbolo de Portugal									1										1
Não Sabe			1																1

Tabela 6- Primeira coisa de que se lembram quando pensam na cidade

As propostas que os entrevistados fizeram dividem-se em duas categorias as mudanças a fazer na cidade e o que eles acrescentavam em termos de locais e coisas adequadas à sua idade deles. As mudanças que faziam na cidade passavam pela diminuição do *bullying* nas escolas, mais policiamento nas ruas, mais parques infantis, mais actividades de lazer, mais piscinas e gratuitas, diminuição da poluição, mudança do civismo das pessoas a conduzir, alteração da cor dos prédios, auxílio aos sem-abrigo, melhor cobertura dos transportes públicos, mais ciclovias, mais espaços verdes e aumento da segurança na central dos autocarros: Filipa, 14 anos - *Talvez, a segurança na central dos autocarros, há muitos assaltos lá*”; Catarina 14 anos - *“o acesso a transportes*

públicos, onde eu moro não há muitos transportes para Guimarães nem para outro sítio, há um por dia, então eu mudava isso”. Simão, 14 anos - “Mudava o civismo das pessoas, nas ruas, a conduzir. Alguns automobilistas não respeitam os ciclistas e os peões, não se respeitam como pessoas”.

Ainda existem quatro crianças que não sabiam o que mudar na cidade: Tânia, 14 anos- “ai sei lá, não sei, talvez por não andar muito na cidade não sei bem o que mudar”; e não mudava nada.

Importa agora, apresentar um quadro onde estão representadas todas as alterações que as crianças e jovens gostavam que fossem feitas na Cidade de Guimarães.

	S.Torcató						Fermentões						Abação						Total
	7-9		10-12		13-14		7-9		10-12		13-14		7-9		10-12		13-14		
	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	
Nada			1	2													1		4
Mais piscinas e actividades							1			1	1								3
Mais parques	1					1													2
Melhor cobertura dos transportes públicos																	1	1	2
Diminuição do <i>bullying</i>	1																		1
Aumento do policiamento									1										1
Aumento da segurança																	1		1
Mais civismo a conduzir						1													1
Mais ciclovias																	1		1
Mais espaços verdes																		1	1
Diminuição da poluição										1									1
Diminuição do número de sem abrigos									1										1

Tabela 7- Propostas de mudança na cidade

Nas propostas de mudanças a fazer na cidade, verifica-se que existe um certo padrão, mudanças a nível do aspecto, das infraestruturas, mobiliários que estão relacionados com a criação de zonas verde, criação de piscinas, parques infantis e mais actividades, depois existe mudanças a nível da segurança na cidade, com a existência de mais policiamento e zonas mais vigiadas e por fim mudanças mais relacionadas com as atitudes, civismo das pessoas nomeadamente, diminuição do *bullying*, diminuição da poluição, diminuição do número de sem-abrigos e melhorar o civismo das pessoas enquanto automobilistas, sabendo respeitar quer os outros automobilistas, quer peões e ciclistas.

Quanto aos locais adequados para a idade, 15 dizem existir locais adequados à idade como, por exemplo, o parque da cidade, os espaços verdes, a biblioteca, o cinema, os parques ao ar livre. Quatro entrevistados dizem que não existem locais adequados. O que acrescentariam, na opinião deles, era sobretudo mais parques para brincarem, diminuía o número de estradas, reduziam a poluição, mais piscinas, discotecas e ateliers: Daniela, 8 anos - *“Colocava piscinas, escorregas e baloiços aqui onde moro”* Catarina, 14 anos - *“ Não sei... pode ser da minha ignorância provavelmente já existem, ateliers onde podemos interagir com outras pessoas e se existem não são muito divulgadas aqui.”*, Tiago, 11 anos - *“Colocava discotecas”*.

A última categoria é acerca do conhecimento e orientação na cidade. No conhecimento da cidade 5 entrevistados dizem conhecer bem a cidade, 6 dizem não conhecer e 7 dizem conhecer mais ou menos, apenas as ruas principais: Isabela, 14 anos - *“Não conheço muito bem a cidade, até gostava de conhecer mais a história e um bocadinho mais a cidade”*. Os motivos, segundo os entrevistados, são não se deslocarem muito à cidade por causa da distância, custos e dos receios. Para poderem conhecer melhor a cidade propõe existirem mais visitas de estudo e uma diminuição do custo do bilhete do autocarro. Laura, 9 anos - *“Conheço a cidade mais ou menos, as coisas principais. Acho que devia haver mais passeios para se conhecer, mas o preço devia diminuir;*

No que diz respeito à orientação nas ruas, 8 entrevistados dizem conseguir orientar-se nas ruas da cidade e os principais motivos são conhecer as ruas, pedir auxílio às pessoas quando não sabem, desde pequenos irem à cidade e os pais ensinarem os percursos, saber onde se situam as coisas principais: Tânia, 14 anos - *“Aquilo que eu preciso sei onde fica”*; Gabriela, 13 anos - *“sim conheço bem os caminhos porque vou*

desde pequena com os meus pais à cidade visitar e o meu pai ensinou-me de autocarro e depois já não era preciso ir comigo.”

Os que afirmam não se saber orientar na rua são 11 e os principais motivos apontados são: não se orientar sequer de autocarro, não conhecer as ruas, nunca andar sozinho, muita confusão, não conhecer os caminhos para chegar aos sítios: Beatriz 11 anos - *“Não consigo orientar-me, nem sequer de autocarro”*, Carolina, 10 anos - *“Não conheço as ruas, nem os sítios”* Juliana, 10 anos - *“Não sei, nunca experimentei andar sozinha, só com o meu pai em ocasiões especiais e não ando a ver as ruas”*

Neste domínio das representações e percepção, ainda é possível acrescentar mais acerca da percepção que as crianças têm da cidade, através de desenhos que os mesmos fizeram em que o desafio que lhes foi proposto foi representar a cidade sem lhes dar mais nenhum tipo de dica. Dos desenhos resultantes desta actividade, podem-se traçar oito categorias que se agrupam duas a duas, ou seja, são dicotómicas: cidade povoada e cidade despovoada, cidade verde e cidade cinza, cidade habitat e cidade monumento e por fim, cidade dos adultos e cidade das crianças. Os resultados obtidos foram muitas representações da cidade monumento e representações da cidade das crianças com os espaços que eles gostam, algumas representações da cidade verde e poucas representações da cidade povoada. Apresentam-se, seguidamente, todas as representações que as crianças e jovens fizeram acerca da cidade de Guimarães.⁵

⁵ Todas as representações que vão ser mostradas seguidamente têm como Fonte: desenhos elaborados pelas crianças durante a investigação.

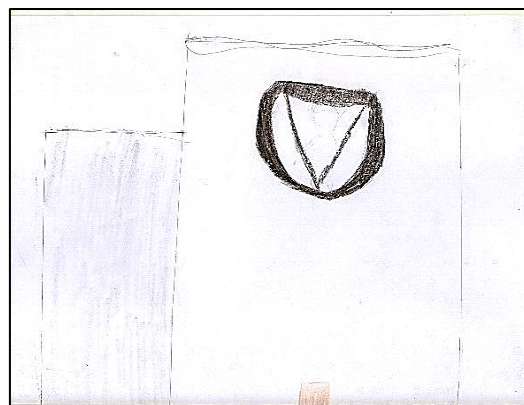
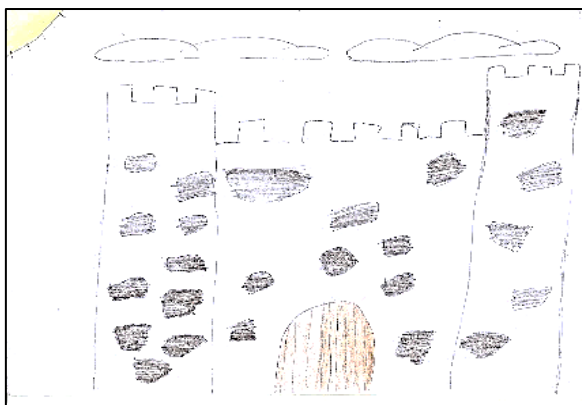


Figura 4 e 5- Representações da cidade elaboradas pelo Martim de 12 anos e Juliana de 10 anos

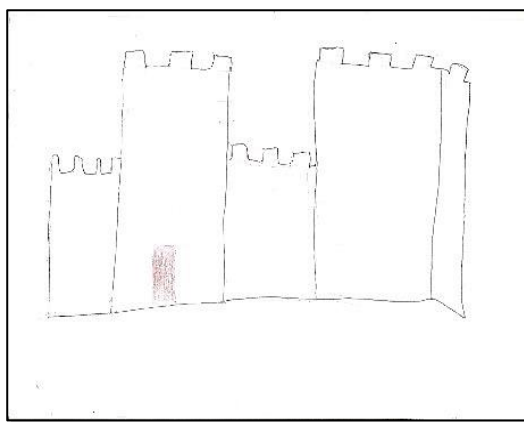
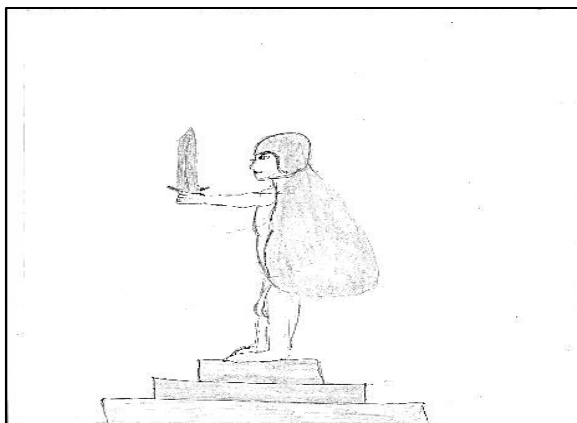


Figura 6 e 7 - Representação elaboradas pelo Rui e António de 13 e 12 anos, respectivamente

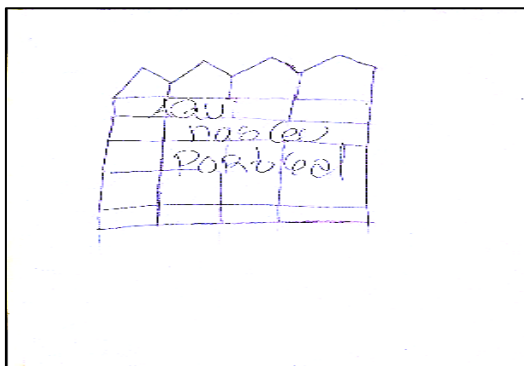
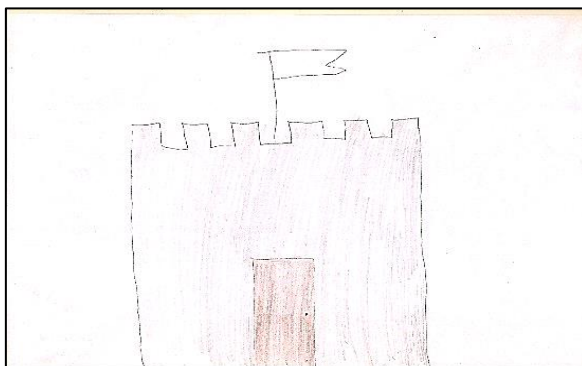


Figura 8 e 9 - Representações elaboradas pela Benedita de 12 anos e pela Tânia de 14 anos



Figura 10- Representação da cidade elaborada pela Carolina de 10 anos.

Os sete desenhos anteriores representam a cidade monumento. Na figura 4 pode-se ver o Castelo de Guimarães com alguns pormenores de algumas pedras destacadas e com a porta, esta figura também nos remete para a cidade cinza pois está representado quase tudo a essa cor e também a cidade despovoada pois não se vê nenhuma pessoa. Na figura 5 também está representado o Castelo de Guimarães, cinza, com uma pequena porta e com um pormenor em destaque a preto que é o Símbolo do Clube da Cidade, o Vitória de Guimarães. Neste desenho também é visível a cidade cinza e despovoada.

Na figura 6 está representada a estátua de D. Afonso Henriques com todos os pormenores, a armadura, a espada, o capacete e a capa, está tudo representado a cinza. Este desenho também remete para a cidade cinza e despovoada. Na figura 7 está representado o Castelo de Guimarães, apenas com o pormenor da porta e também a cinza. O intrigante deste desenho é que o Castelo não está colocado no início da folha mas encontra-se como se estivesse a flutuar. Este desenho também remete para a cidade cinza e despovoada.

A figura 8 representa uma das torres do Castelo de Guimarães, com uma porta e com a bandeira em cima, também está tudo cinza, remetendo também para a cidade cinza e despovoada. A figura 9 também representa a Torre onde é possível ver a inscrição “Aqui nasceu Portugal”, também está tudo a cinza e com destaque para as pedras. Remete para a cidade cinza e despovoada também.

A figura 10 é um pouco mais elaborada, também representa o Castelo de Guimarães, todo cinza mas é possível ver também as pessoas a visitarem o monumento, adultos e crianças a conviverem. Aqui está representada para além da cidade monumento, a cidade cinza, povoada e a cidade dos adultos e das crianças.

Todos estes desenhos destacam a parte histórica da cidade e para estas crianças e jovens que os desenharam a cidade para eles é a história e os monumentos.



Figura 11 e 12- Representações da cidade elaborada pela Daniela de 8 anos e pela Dina de 7 anos.



Figura 13 e 14- Representações elaboradas pela Gabriela de 13 anos e pela Laura de 9 anos

Nestes quatro desenhos está representada a cidade habitat pois estas crianças e jovens desenharam o sítio onde vivem ou onde já viveram.

Na figura 11 está representada a casa onde a criança tinha vivido antes de ir viver para o Bairro Social, está representada a casa, os animais de estimação com quem ela brincava e uma das suas amigas, tem ainda escrito na bandeira “Porto da Cidade” porque a criança gosta da Cidade do Porto. Neste desenho está representado a cidade habitat e a cidade povoada. Na figura 12 está representado o sítio onde a criança vive e os seus vizinhos, ainda está representado as árvores, dando o elemento verde e mais de zona rural ao desenho. Nesta figura não está representada nenhuma pessoa.

Na figura 13 está representado o prédio onde a criança vive no bairro Social, curiosamente sem janelas, nem portas apenas uma árvore, a cor do prédio, segundo a criança era como ela gostava que fosse pois queria que tivesse uma cor mais marcante. Neste desenho também não é visível nenhuma pessoa. Na figura 14 também está representado o prédio onde a criança vive, com as janelas e as portas coloridas e apenas

com uma estrada a atravessar ao meio, esta representação tem apenas os prédios e a estrada a dividir e não contém nenhum elemento verde nem nenhuma pessoa.

Em suma, para estas crianças, a cidade é o local onde moram ou já moraram e quase todas elas acrescentaram ao local onde vivem o que elas mais gostavam de alterar, seja a cor do prédio, seja o sítio onde vivem.

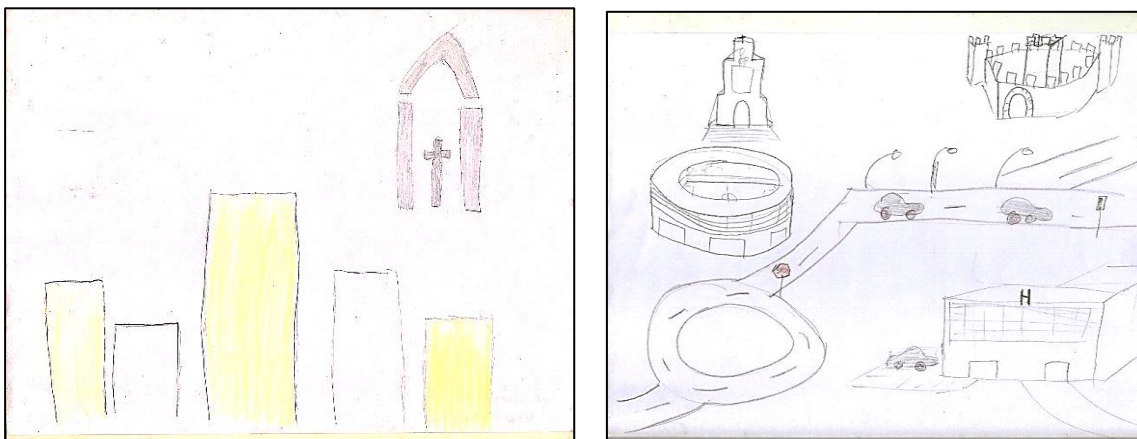


Figura 15 e 16- Representações da cidade elaboradas pelo Simão de 14 anos e pelo Pedro de 14 anos.

Estas duas figuras representam a cidade dos adultos. Na figura 15 estão representados os prédios de várias alturas, uns brancos outros amarelos e em cima como se estivesse distante e noutra patamar uma capela, a porta da entrada. Neste desenho não está representada nenhuma pessoa, nem nenhum elemento verde. Na figura 16 está representada a estrada com a circulação de carros e depois vários elementos o hospital, o estádio de futebol, o Castelo e a Igreja. Neste desenho a cor predominante é o cinza e tudo se desenvolve à volta da estrada mas não desenhou as casas nem as pessoas apenas os edifícios mais emblemáticos.

Para estes jovens a cidade é representada pelos prédios e por o conjunto de edifícios mais conhecidos e não é visível nenhum espaço verde, nenhum elemento que remeta para as crianças ou jovens nem se vê nenhuma pessoa a circular na rua.



Figura 17 e 18 - Representações da cidade elaboradas pela Isabela de 14 anos e pela Catarina de 14 anos.



Figura 19- Representação da cidade elaborada pelo Samuel de 14 anos

Nestas três figuras está representada a cidade verde, na figura 17 apenas se vê as árvores e a estrada sem qualquer pessoa. Na figura 18 estão representadas as montanhas, as árvores, muito verde e depois um pormenor que é a estátua de D. Afonso Henriques no meio de toda a paisagem verde. Um elemento interessante deste desenho é que a estátua está representada muito maior do que a árvore o que revela a sua imponente e importância, neste desenho também não é visível nenhum elemento humano.

Na figura 19 há como uma divisão pela estrada da parte mais urbana com os prédios, a cidade dos adultos, os prédios de vários tamanhos e depois do outro lado da estrada está representada a parte verde, cheia de árvores, com um campo de futebol, é como a estrada fosse o elemento de separação das duas realidades por um lado a cidade dos adultos, cinza e despovoada e do outro lado a cidade verde mas também despovoada.

Para estas crianças e jovens a cidade é representada pela sua cor verde, árvores e elementos ligados à natureza.



Figura 20 e 21 - Representações da cidade elaboradas pela Filipa de 14 anos e pela Beatriz de 11 anos.



Figura 22- Representação da cidade elaborada pelo Tiago de 11 anos

Estas três últimas figuras representam a cidade das crianças. Na figura 20 está representado um parque de lazer com as árvores, os escorregas, os balanços, os bancos de jardim e é possível ver uma criança lá a brincar. Neste desenho é possível ver a cidade verde e também povoada. No desenho da figura 21 podemos ver um parque de lazer também em que à volta tem a estrada e depois é cercado por umas grades e dentro tem as árvores, os bancos e uma árvore de Natal pois no momento em que a criança fez o desenho era a época de Natal, a criança fez este parque pois é o seu local favorito da cidade. Neste desenho não existe também nenhuma pessoa.

Por fim, a figura 22 também representa um parque de lazer rodeado por umas grades, com equipamentos para diversão: escorregas, balanços, ainda com elementos verdes e com uma fonte. Também neste desenho não se encontra nenhuma pessoa. Importa salientar que é dos desenhos mais coloridos e com mais elementos de todos.

Estas crianças desenharam o que elas mais gostam na cidade que são os parques de lazer e infantis com diversões que elas gostam e com elementos verdes.

Neste domínio da representação e percepção, o que os entrevistados gostam está relacionado com os espaços de lazer, com o ambiente e os espaços verdes tanto na cidade como no bairro onde vivem porque o que é destacado é o centro comercial, parques infantis, campos de futebol e as zonas verdes. No que diz respeito às preocupações e receios estão muito relacionadas com as recomendações que os pais lhes fazem e com as notícias que ouvem, pois, as preocupações deles são os atropelamentos, os raptos, os assaltos e as perseguições. Quanto à imagem da cidade todos ligaram a cidade à sua história e falaram de D. Afonso Henriques e do castelo, na descrição utilizaram mais adjetivos positivos e para explicarem o motivo recorreram à parte turística da cidade, os monumentos, a hospitalidade das pessoas e a paisagem. Quanto à primeira coisa de que se lembram quando pensam na cidade está muito relacionada com a parte turística da cidade e com o que ouvem acerca da cidade.

No conhecimento e orientação, pouco conhecem da cidade. Conhecem mais a parte histórica e turística da cidade. Por causa da pouca mobilidade que têm eles não vão muito à cidade e consequentemente não se sabem orientar nas ruas.

Numa visão geral de todos os desenhos, apenas em 3 estão representadas pessoas o que revela que para estas crianças a cidade não é um espaço com pessoas mas sim vazio. Os restantes 16 desenhos não incluem pessoas apenas árvores, monumentos, casas e parques. Sete desenhos representam monumentos nomeadamente, o castelo e a estátua de D. Afonso Henriques o que revela que a imagem que estas crianças têm da cidade é do que ouvem falar e do que é mais emblemático e turístico na cidade, mas existem mais três que não têm apenas os monumentos mas abarcam outros elementos. Dez desenhos mostram a cidade habitat com os locais favoritos deles nomeadamente o sítio onde vivem ou os parques que gostam de frequentar.

Onze desenhos representam a cidade cinza sem cor só prédios, monumentos e estradas, 7 desenhos representam a cidade verde com árvores, parques e um dos desenhos faz também a confrontação entre estas duas categorias de um lado os prédios do outro os montes e os campos separados pela estrada.

Numa perspectiva geral e em síntese, as representações e conhecimento que as crianças têm acerca da cidade de Guimarães está muito ligada à parte turística, ao património da cidade, aos monumentos e ao que ouvem falar na escola. Isto pode ser explicado pela pouco conhecimento que dizem ter acerca da cidade e pouca orientação

que advém da falta de habitar os espaços como os entrevistados afirmam poucas vezes andam na cidade, nas ruas, ou seja, pela falta de práticas sociais e interações sociais no espaço urbano. Os desenhos destas crianças espelham bastante isso pois são muito poucos os que continham pessoas na representação da cidade, representavam mais os monumentos e os espaços.

1.3- Práticas urbanas

No domínio das práticas urbanas as categorias a destacar são, as rotinas diárias, os tempos livres e os destinos.

As rotinas diárias dos entrevistados são quase todas idênticas: acordar, pequeno-almoço, ir para a escola, ter aulas, regressar a casa, fazer os trabalhos de casa, ver televisão, jantar e dormir, outros antes de ir para casa ainda referem ir para a ADCL, fazer os trabalhos de casa e jogar computador. Por outro lado, há uma parte dos entrevistados que não faz referência à escola e só fala nas brincadeiras e actividades que faz durante o dia, jogar computador, ver televisão, jogar futebol, brincar.

No que diz respeito aos tempos livres, existem três tipos diferentes de actividades de tempos livres mencionadas: as actividades ao ar livre em que é destacado o andar de bicicleta, caminhar, brincar às escondidas e apanhadas, correr e jogar futebol; as actividades em casa que foram as mais referidas pelas crianças e jovens: ver televisão, ler, estudar, jogar computador, estar nas redes sociais, assistir a séries, filmes, navegar na internet, ouvir música, desenhar, escrever e por último, as actividades institucionalizadas, natação, estar na ADCL, jogar futebol.

Apresenta-se seguidamente, um quadro com as actividades de lazer divididas nas três dimensões: actividades institucionalizadas, actividades ao ar livre, actividades em casa. Importa referir que cada criança e jovem mencionou mais do que uma actividade de lazer, pelo que no quadro aparecem mais de dezanove respostas.

		S.Torcato						Fermentões						Abação						Total
		7-9		10-12		13-14		7-9		10-12		13-14		7-9		10-12		13-14		
		F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	
Actividades ao ar livre	Andar de bicicleta	1					1												2	4
	Correr						1													1
	Brincar (escondidas, caça, etc)							1		2		1								4
Actividades em casa	Ver televisão	1			1		1			2	1							1	1	8
	Jogar no computador	1		1	1		1												2	6
	Redes sociais			1																1
	Ler/ Escrever									1								2	1	4
	Navegar na Internet/ Assistir a vídeos e séries																	2		2
	Ouvir música																	1		1
Actividades institucionalizadas	Estudar									1								1		2
	Cinema																	1		1
	Centro Comercial						1												1	2
	Futebol						1												2	3
	ADCL	1		1	1															3

Tabela 8- Actividades de tempos livres

Nesta tabela existe uma diferença quanto ao local de residência, as crianças que habitam no Bairro Social foram as que deram preferência às actividades ao ar livre. Os rapazes o que mais fazem é jogar futebol, jogar computador, ver televisão e andar de bicicleta. As raparigas falaram mais do estudar, brincar, fazer os trabalhos de casa, ler escrever, quanto à idade não se verificam diferenças. Um aspecto interessante foi que apenas as crianças do Bairro Social falaram nas actividades dos tempos livres em brincar mais nenhuma criança falou acerca disso.

Para terminar nesta dimensão, a última categoria são os destinos, poucas são as crianças que dizem visitar alguma local, ou ir a algum lado fazer alguma actividade autonomamente sem ser próximo de casa, mas os destinos frequentados pelos entrevistados são a biblioteca, as piscinas, o cinema, o centro comercial e o Parque da Cidade.

No domínio das práticas urbanas é bem visível que a rotina destas crianças é basicamente casa-escola, escola- casa e quase todas as crianças manifestaram esta rotina. De salientar ainda que houve um grupo de crianças/jovens que na sua rotina nunca falou da escola, mas sim das actividades que faz, como por exemplo: correr, brincar. Esse grupo é constituído pelas crianças que vivem no bairro social. Os seus tempos livres são maioritariamente passados em casa, em actividades de baixo rendimento físico a ver televisão, estar no computador, redes sociais ou então em instituições, são muito poucas as actividades ao ar livre. Quando foram realizadas as entrevistas, foi também feita a observação das práticas das crianças, nomeadamente os tempos livres e no dia-a-dia. As crianças e jovens de Torcato e Fermentões quando foram observadas encontravam-se em período de Férias de Natal, as de Torcato, encontravam-se no ATL, e a principal actividade delas era estarem a jogar no computador, tentando sempre ficar em frente ao computador e não deixando jogar os colegas, apenas um pequeno grupo se encontrava a brincar em cima do palco. Em Fermentões, encontravam-se algumas crianças a caminhar pelas ruas do bairro, outras encontravam-se em casa com os pais e algumas andavam pelos campos. Em Abação a observação foi feita no período de aulas, as crianças e jovens encontravam-se no intervalo e os mais novos andavam à volta da escola, os mais velhos reuniam-se em grupos a conversar. Havia ainda alguns que se encontravam no campo de jogos.

Os tempos livres são maioritariamente, fechados ou em casa ou numa instituição, a jogarem computador, verem televisão, em actividades de baixo rendimento físico e pouco mencionaram o brincar mesmo.

Para terminar, é visível que a maioria destas crianças têm o seu dia-a-dia preenchido, uma rotina diária quase sempre feita da mesma forma e que se deslocam pouco a sítios tanto nas actividades de lazer, como a destinos a visitar.

1.4. Carta da Cidadania

Quanto à Carta da Cidadania, importa referir que foi feita a análise documental de todos os documentos produzidos nesse âmbito, nomeadamente, os apontamentos dos grupos focais, dos fóruns da cidadania, dos conselhos da cidadania e o próprio documento final, a carta. Também as crianças foram questionadas, apesar de terem participado na elaboração da carta e na escolha das medidas, pois pretendeu-se saber qual a medida que para os entrevistados era mais importante e que devia ser implementada em primeiro lugar e ainda a sua opinião acerca das medidas que continha a CCIJ.

Uma das temáticas da carta da cidadania era o território, urbanismo e ambiente, onde se insere o tema desta dissertação. Para esta temática foi feito em primeiro lugar um diagnóstico pelos técnicos do Projecto, depois houve os grupos focais, em diversos pontos da cidade, nomeadamente um em cada freguesia ou agrupamento de freguesia, em locais específicos, escolas, instituições, onde as crianças e jovens fizeram o diagnóstico do que estava bem e mal na cidade acerca deste tema e, a partir desse diagnóstico, construíram algumas propostas para melhorar os aspetos que eles acharam necessários. Depois essas propostas eram discutidas por todos os participantes da Carta da Cidadania nos conselhos da cidadania e nos fóruns da cidadania, sendo que eram debatidas todas as medidas propostas nos grupos focais para cada tema, acrescentando-se novas medidas.

O Diagnóstico elaborado pelos técnicos através de dados estatísticos do INE e do POR DATA indicava que as causas externas de internamento mais comuns nos grupos etários 1-4 e 5-24 são os acidentes de transporte. Este diagnóstico mostra que as crianças não se magoam mais, nem sofrem tantos acidentes quando andam a pé mas os pais têm exatamente a percepção contrária que é muito mais perigoso andar na rua a pé do que de carro ou autocarro.

Nos grupos focais, o diagnóstico que foi elaborado, as crianças destacaram como principais problemas os transportes escolares andarem sempre lotados e não existirem horários suficientes para transportar os alunos. Falaram ainda acerca das crianças e jovens

das Escolas do centro da cidade têm mais possibilidades de fazerem visitas aos museus, bibliotecas, porque não precisam de transporte. Referiram ainda que participavam em poucas ou em nenhuma actividades culturais porque não têm transporte. O diagnóstico elaborado por estas crianças e jovens mostrava um pouco as discrepâncias que existiam em relação aos jovens e crianças que viviam no centro da cidade. Para eles quem vive na cidade tem mais oportunidades do que os que vivem nas periferias.

Para estes problemas foram elaboradas por estas crianças e jovens as seguintes medidas: as bicicletas poderem andar nos autocarros, implementação de um sistema de intermodalidade, existir um passe único que se pudesse utilizar em todos os transportes públicos do concelho, em dia de espetáculos devia existir transportes em diferentes horários, enquanto alunos da escola terem direito a 5 viagens à cidade.

As medidas foram discutidas no Conselho da Cidadania, que era onde eram discutidas as medidas das várias temáticas por todas as crianças e jovens que participavam nos grupos focais e pelos técnicos que participavam no projecto. Depois do debate acrescentaram outras medidas: devia ser criada uma via especial para as pessoas com deficiência que andam de cadeira de rodas; o passe da escola devia valer durante férias de verão; no secundário em que se tem mais gastos tem que se pagar o passe, devia haver mais apoios; melhorar a qualidade das estradas, por causa dos buracos que existem; criar condições nos autocarros para que as pessoas pudessem levar as bicicletas: devia haver vias próprias para bicicletas e mais transportes em algumas freguesias.

No fórum da cidadania foram debatidas de novo chegou-se a estas medidas: os cidadãos devem ser capazes de se identificarem com os sítios onde vivem, desenvolvimento de projectos que trabalhem as potencialidades das regiões e mostrar quer aos locais e aos de fora, melhorar as acessibilidades com passeios, luz e segurança.

Para concluir, falta falar das medidas que ficaram fixadas na versão final da Carta da Cidadania no que diz respeito à mobilidade territorial.

A primeira medida presente na carta é:

“Facilitação da mobilidade, nomeadamente através da criação de um passe intermodal de transportes públicos, da adequação e melhoria dos seus horários, da permissão de transporte de bicicletas nos autocarros, da construção de vias cicláveis e da criação de um passe social que favoreça

o acesso das crianças da periferia ao centro urbano e seja válido também em período de férias”. *CCIJ 2016*

Esta medida foi uma das mais pedidas e de que as crianças e jovens mais falavam pois como a cidade tem uma grande dispersão e não se encontra tudo centralizado as crianças queriam poder visitar alguns sítios e muitas vezes queixavam-se da pouca disponibilidade de transporte, do preço e também dos acessos para poderem fazer o percurso de bicicleta. Esta medida terá como principais intervenientes o Departamento de Obras Municipais e o Departamento de Serviços Urbanos e Ambiente, os responsáveis por esta medida serão a Câmara Municipal de Guimarães e os Transportes Urbanos de Guimarães.

A segunda medida que a Carta contém é nomeadamente,

“Desenvolvimento de condições de acesso e fruição da natureza, com a criação e identificação de trilhas e caminhos pedonais, de percursos verdes e de ações de animação em espaços verdes” *CCIJ, 2016*

Com esta medida, o pretendido é melhorar os acessos pois as crianças e jovens queixavam-se que os caminhos eram muito íngremes, com más condições em alguns locais, noutros sítios queixavam-se da falta de acessos. Mencionavam ainda que deviam ser criadas mais áreas verdes. Esta medida terá como intervenientes as associações e grupos ambientalistas e como responsáveis o Guimarães- Capital Verde Europeia e o Laboratório da Paisagem.

A terceira medida a ser tomada é:

“Definição da regra do impacto nas crianças e jovens para todos os planos urbanísticos”.

Com esta medida é feito sempre um estudo do impacto quando são feitas alterações urbanísticas para saber se trará algumas consequências para a vida das crianças e jovens, nomeadamente no que diz respeito à mobilidade, às condições ambientais, à segurança, aos acessos e ao poderem usufruir dos espaços. Esta medida tem como interveniente o departamento de urbanismo da Câmara municipal de Guimarães e como responsável a Câmara Municipal de Guimarães.

Por fim a última medida acerca da mobilidade e ambiente é, designadamente:

“Desenvolvimento de um programa de sinalética urbana e de interpretação orientada para as crianças dos elementos do património edificado.” *CCIJ, 2016*

Esta última medida também era das mais pedidas pelas crianças nomeadamente a criação de piscinas, parques de lazer, bancos de jardim e também que se criasse uma sinalética, um conjunto de sinais para que as crianças e jovens pudessem se orientar melhor pela cidade e conhecer mais a história e os pontos turísticos da Cidade. Esta medida tem como interveniente o departamento de urbanismo da Câmara municipal de Guimarães e como responsáveis a Câmara Municipal de Guimarães e o Instituto de Design.

No que diz respeito às entrevistas, nas questões ligadas à Carta da Cidadania, a maioria dos entrevistados concorda com as medidas que foram discutidas, nomeadamente, 15 crianças e jovens, quatro não concordam apenas com uma medida, designadamente, a medida das bicicletas poderem ir nos autocarros, para os entrevistados seria muito trabalhoso e dispendioso em termos de tempo a aplicação desta medida.

Quanto a possíveis alterações das medidas e acréscimos, a maioria não acrescentava nada. Os entrevistados que acrescentavam alguma coisa referiram a melhoria dos acessos, caminhos mais planos, melhoria dos acessos a pessoas com mobilidade reduzida, mais parques para as crianças, auxílio aos sem-abrigo, aumento do número de eventos na cidade adequados à idade dos participantes, divulgação das actividades e grupos existentes não só na cidade mas também nos arredores, criação de mais ciclovias e por fim, mais segurança nas periferias e não tão concentrada no centro da cidade.

Quando lhes foi questionado qual a medida mais importante e a primeira a ser implementada, na opinião dos entrevistados, e o que mais vezes foi mencionado, o aumento da segurança, referido por nove crianças e jovens e a criação de um passe único, referido por cinco crianças. Ainda o alargamento dos horários dos transportes, mencionado por duas crianças, a melhoria dos acessos, por uma criança e as bicicletas poderem ser transportadas nos autocarros, referido por dois entrevistados.

Quando lhes foi solicitado que referissem quais os motivos e o que se poderia fazer para implementar essas medidas, no que diz respeito à segurança, os entrevistados referem que existe falta de segurança por causa dos atropelamentos (e homicídios) e como

medidas preventivas para haver um aumento da segurança sugerem que se reduza a velocidade de circulação dos carros, haja mais policiamento, se criem mais passeios e zonas mais abertas com mais iluminação. No que diz respeito ao passe único, os motivos são poder andar mais pela cidade mais livremente, poder conhecer melhor a cidade e visitá-la mais vezes, como medidas propõe poderem andar em todos os transportes com o mesmo passe, preços mais reduzidos nos bilhetes e um alargamento dos horários dos transportes.

Alguns exemplos do que foi referido pelos entrevistados e que ilustram o que foi mencionado anteriormente: Isabela, 14 anos - “ *Concordo com as medidas, gostei da medida dos transportes, o passe único e as bicicletas dentro dos autocarros, e realmente é muito importante, acrescentava só a divulgação dos grupos de jovens, das actividades que se desenvolvem para jovens. Divulgação não só na cidade mas mais alargada para a periferia*”; Gabriela, 13 anos - “*Concordo com as medidas mas a da bicicleta nos autocarros, não concordo muito porque podemos magoar alguém e iria dar muito trabalho ao motorista. A mais importante é a da segurança*”; Simão, 14 anos - “ *Concordo e discordo de uma. Não faz sentido a bicicleta ir dentro do autocarro já que é um meio de transporte, o melhor era fazer caminhos mais planos e melhores acessos. Em primeiro lugar era melhorar os acessos mas basicamente as ideias estão todas interrelacionadas.* ”

Para terminar, importa ressaltar que depois da discussão das medidas nos grupos focais, nos Conselhos da Cidadania, nos Fóruns da Cidadania e pelo próprio testemunho que as crianças deram nesta investigação as medidas presentes na versão final da Carta da Cidadania vão ao encontro das lacunas, falhas e sugestões de melhoria que as crianças e jovens manifestaram.

2- Síntese Conclusiva

Os resultados das entrevistas às crianças estão divididos em categorias, nomeadamente, mobilidade e autonomia, representações e percepção, práticas urbanas.

No que diz respeito à mobilidade e autonomia, os entrevistados revelaram pouca, tanto nas deslocações casa-escola, como nas saídas à rua, nas brincadeiras com os colegas na rua. A maior parte dos entrevistados faz as deslocações de carro e acompanhado, e o curioso é que os que se deslocam a pé por exemplo, para a escola são os que referem que gostariam de se deslocar de carro. Estas crianças e jovens não costumam andar na rua sozinhos, ou se andam, é nas ruas paralelas ao sítio onde vivem. A maior parte das crianças refere que quando sai à rua tem vários medos: de ser raptado, atropelado. Isto vai ao encontro do que é referido por Lopes (2011) com base nos estudos feitos em Portugal as crianças têm perdido a sua autonomia e mobilidade e isso deve-se à questão dos perigos, dos medos, das actividades programadas, da Internet, da falta de espaços ao ar livre na cidade para a criança brincar, das redes sociais, da televisão e dos videojogos. O que é referido por esta autora é verificado também pelo que são as práticas urbanas das crianças: elas deslocam-se a poucos sítios autonomamente, dos 19 entrevistados, apenas três o fazem e a sua rotina diária, é casa-escola/escola-casa, sendo os tempos livres maioritariamente passados dentro de casa, a navegar na internet, nas redes sociais, a ver televisão, a jogar no computador. Foram muito poucas as crianças que referiram que fazem actividades ao ar livre e isso também foi possível verificar quando foi feita a observação, nos três locais observados: as crianças encontravam-se ou dentro de casa, ou no ATL em frente ao computador ou nos corredores da escola, cada um com o seu telemóvel. Krebs et al (2011) referem isto que foi mencionado “ (...) as brincadeiras de rua com os colegas, a imprevisibilidade da aventura, do risco, do ambiente natural deram lugar ao estímulo residencial ou institucionalizado (p.196).

No que diz respeito às representações acerca da cidade as crianças residentes em Fermentões, Abação e S. Torcato, referem que gostam da cidade, abordam muito a sua parte histórica e os seus monumentos pois é o que mais conhecem e no que diz respeito às melhorias ou não apontam nada por não conhecerem muito bem, ou então o que eles queriam era mais policiamento, iluminação, aumento da segurança o que leva outra vez para a questão dos medos. Por outro lado, existe uma parte que queria melhorias mais associada à idade dos entrevistados, piscinas, parques de lazer, parques infantis. Em suma, a representação que as crianças fazem da cidade está muito ligada à parte turística da

cidade, aos monumentos, até porque a maioria quando fez o desenho foi isso que representou. Nos desenhos para além da parte monumental, um aspecto que há a destacar é a inexistência de pessoas, o que é revelador do que foi mencionado anteriormente, as crianças e jovens estão pouco na rua “habitam” pouco a cidade por isso, nas suas representações não há pessoas.

Abordando agora a percepção que as crianças têm do espaço, o que foi mais referido é que não conhecem bem a cidade, ou então conhecem alguns pontos mais marcantes, como onde é o Castelo, o Estádio, o Hospital mas quando lhes era perguntado se sabiam orientar até ao sítio a maioria dizia que não por exatamente não conhecer muito bem e não frequentar muito a rua. Isto é referido por Neto e Malho (2004) “É através das experiências vividas que a criança seleciona, modifica e cria percepções e representações do que a rodeia”. Como refere Almeida (2005), a criança que se desenvolve num ambiente em que há contacto direto, livre, espontâneo com o meio envolvente é mais autónoma, conhece bem o meio onde está inserida e está apta para lidar com situações do dia-a-dia.

Para terminar e de modo a responder ao que era a questão desta investigação, nomeadamente, saber qual a relação existente entre a mobilidade a autonomia das crianças e a sua percepção acerca do espaço onde vivem, basicamente as crianças quanto menos mobilidade tiverem, ou seja menos andarem na rua, deslocarem-se autonomamente em meios de transportes como bicicleta, autocarro e mesmo andarem a pé, brincarem ao ar livre com outras crianças, menos percepção têm do espaço que as rodeia e o contrário também se verifica: mais mobilidade, mais percepção. Os entrevistados nesta investigação revelaram exactamente o que foi referido, eles têm pouca independência de mobilidade, as suas práticas são sobretudo institucionalizadas ou dentro da habitação e têm pouca percepção acerca do espaço onde vivem, não conhecendo bem a cidade, nem sabendo orientar-se. Rodrigues et al (2007:2) referem que “o lazer agora não é o brincar na rua, é a televisão, os computadores e os videogames, consequentemente a estimulação das capacidades físicas, motoras e perceptivas vão sendo reduzidas, o que leva as crianças a terem dificuldades de se movimentarem no seu dia-a-dia”. Para que as crianças não sintam dificuldade em orientar-se e movimentarem-se no dia-a-dia e tenha mais mobilidade era importante que elas “vivessem” a cidade como referem Neto e Malho (2004:3) “Para que a criança adquira independência de mobilidade / autonomia ela precisa de viver e ver a cidade, precisa de habitar os espaços públicos com segurança e autonomia, precisa de participar na vida da cidade”.

Considerações finais

Esta investigação tinha como objectivo analisar a autonomia e a mobilidade das crianças no espaço urbano e analisar a percepção que as crianças e jovens têm desse espaço, mais especificamente conhecer a rotina das crianças, as actividades de tempos livres, as suas deslocações, os seus gostos.

A investigação é um estudo de caso, no âmbito de um projecto de Intervenção a Carta da Cidadania Infanto-juvenil, em que as questões da autonomia e mobilidade são perspectivadas no âmbito da cidadania e visava a construção de políticas públicas para a Infância e Juventude.

O grande propósito é o “dar voz” às crianças e ouvir a opinião delas acerca dos assuntos que lhes dizem respeito, nomeadamente a forma como se deslocam para a escola, as melhorias que gostavam de ver feitas na cidade, os seus gostos, os medos para que desta forma toda a gente possa ver que as crianças e jovens têm uma opinião, sabem o que dizem e devem ser respeitadas. Para trabalhar com as crianças e ouvi-las foram utilizados procedimentos éticos e estratégias para colocar as crianças à vontade, foi-lhes garantido o anonimato, a confidencialidade e também se promoveram conversas mais informais com as crianças e jovens para os colocar à vontade e sentirem mais confiança e empatia.

Os resultados desta investigação indicam que as crianças e jovens têm pouca autonomia e mobilidade, ou seja o seu nível de independência de mobilidade é baixo pois como foi referido, as crianças não frequentam a rua, deslocam-se maioritariamente de carro, brincam pouco ao ar livre, sendo a sua rotina casa/escola- escola/casa e os tempos livres dentro de “quatro paredes”, ou em casa ou numa instituição, e as actividades mais frequentes são ver televisão, jogar computador... No que se refere à percepção da cidade as crianças e jovens não conhecem muito bem a cidade onde vivem, nem se sabem orientar nela e a representação que fazem acerca dela nos desenhos que elaboraram é maioritariamente a representação monumental e histórica ou então do sítio onde vivem ou o sítio que mais gostam. Outro facto curioso é os desenhos, na maioria, não conterem pessoas, o que poderá significar que a percepção da cidade é feita especialmente pelo lado monumental e edificado e menos pelo lado das interações sociais e pelas práticas sociais no espaço urbano.

Com os resultados obtidos é possível verificar que as cidades estão cada vez mais urbanizadas e adaptadas às exigências do adulto, às suas necessidades e parecem ter-se esquecido das crianças. Como referem Muller et al (2014), a criança na cidade, na ocupação do espaço urbano é vista como um ser dependente e passivo, pois, como foi possível observar nesta investigação, existem muitas restrições para a sua circulação pelo espaço e mobilidade raramente se vê uma criança na rua sem a companhia de um adulto.

Esta questão deve-se muito também ao facto dos perigos pois os adultos sentem medo de deixar as crianças na rua, por causa dos seus dia-a-dias atarefados e pela questão dos perigos de atropelamento, roubo, rapto, violência e pelas notícias que ouvem nos diferentes meios de Comunicação Social. Isto verificou-se nesta investigação, na questão das recomendações parentais, que estavam associadas ao que foi referido anteriormente, cuidado com a estrada, com as pessoas estranhas e também na questão dos medos das crianças, medo de ser atropelados, roubados e quando questionados se já lhes tinha acontecido diziam que não mas que ouviam na televisão.

No que se refere às rotinas, são casa-escola/ escola-casa e o lazer fechado ou em casa ou institucionalizado, isto vai ao encontro, do que refere Zeiher (2003), dizendo que as crianças circulam entre ilhas, a escola uma ilha, a casa outra ilha e o lazer num ATL, por exemplo, outra ilha e fazem os seus percursos de carro ou autocarro entre estas ilhas. Como refere Sarmiento (s/d) a criança circula entre zonas exclusivas delas e zonas de exclusão com muitos constrangimentos e restrições no espaço.

Com estes resultados pretende-se alertar para esta problemática e mostrar que as crianças precisam de viver a cidade e habitar as ruas para crescerem mais autónomos e com mais mobilidade e para conhecerem melhor o espaço onde vivem e saberem movimentarem-se pelos espaços no dia-a-dia. Como refere Tonucci (2009), as crianças precisam de habitar a cidade para terem um espaço de aventura e jogo e a cidade precisa da solidariedade das crianças. Esta constatação é importante não só para alertar para a importância das crianças e jovens na cidade mas também para a importância da participação dos mesmos na criação de políticas públicas, isto através dos contributos que estes entrevistados deram para a criação da Carta da Cidadania Infanto-Juvenil.

Num estudo posterior seria interessante ver a perspectiva dos pais acerca da mobilidade e autonomia dos seus filhos para poder comparar se as opiniões divergem ou se são semelhantes.

Para terminar, fica a frase com que foi iniciada a dissertação:” O ar da cidade faz de nós homens livres”, Max Webber.

Bibliografia citada

Almeida, K. M. T. (2005). *Actividade física e desenvolvimento da independência de mobilidade em crianças de contextos sociais diferenciados*. Dissertação de Mestrado em Psicologia do Desporto, Universidade do Minho.

Arez, A. & Neto, C. (2000). The study of independent mobility and perception of the physical environment in rural and urban children. In C. Neto (Ed.). *Play and Community - Proceedings of XIV 1999 IPA World Conference*. Lisboa: Edições CML.

Carniel, J.D., Krebs, R. J., Machado, Z., Duarte, M. (2011). Percepção do espaço urbano em escolares de Florianópolis. *Movimento*, Porto Alegre, v.17, nº1, pp. 213-235, Janeiro a Março.

Christensen, P., Mikkelsen, M. R., Nielsen, T. A. S, Harder, H. (2011). Children, Mobility, and Space: Using GPS and Mobile Phone Technologies in Ethnographic Research. *Journal of Mixed Methods Research*. XX (X), p. 1 – 20.

Cordovil, R., Lopes, F., Neto, C. (2012). *Children's Independent Mobility in Portugal 2011/2012*. Faculty of Human Kinetics.

Cloutier, M. S., Torres, J. (2010). L'enfant et la ville : notes introductoires. *Enfances, Familles, Générations* , nº 12, 2010, p.1-15.

Cruz, P. G. (2011). Ambiente urbano: lugar de restrição espacial e descoberta de novos espaços. *Saúde Soc.* São Paulo, v.20, n.3, 702-714.

Dornelles, L. V., Fernandes, N. (2015). Estudos da criança e pesquisa com criança: nuances luso- brasileiras acerca dos desafios éticos e metodológicos. *Currículo sem Fronteiras*, v.15, nº1, 65-78, jan./abril.

- Fernandes, N., Tomás, C. (2011). Questões conceptuais, metodológicas e éticas na investigação com crianças em Portugal. *10th conference of the european sociological association*, setembro.
- Krebs, R. J., Carniel, J. D. & Machado, Z. (2011). Contextos de desenvolvimento e a percepção espacial de crianças. *Movimento*. Porto Alegre. V.17,nº1, p. 195-211.
- Lansky, S., Gouvêa, M. C. S., Gomes, A. M. R. (2014). Cartografia das Infâncias em Região de Fronteira de Belo Horizonte. *Educação e Sociedade*, v. 35, nº. 128, p. 629-996.
- Lopes, C. M. O. (2011). *Autonomia e mobilidade associada à independência dos Jovens em meio rural*. Dissertação de Mestrado. Escola Superior de Educação. Instituto Politécnico de Coimbra.
- Loureiro, A. S. S. (2010). *A cidade também é nossa: jardim-de-infância, espaço urbano e educação para a cidadania*. Dissertação de Mestrado em Sociologia da Infância. Universidade do Minho.
- Malho, M. J. (2003). *A criança e a cidade. Independência de mobilidade e representações sobre o espaço urbano*. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas. Universidade Nova de Lisboa.
- Muller, F., Nunes, B. F. (2014). Infância e Cidade: um campo de estudo em desenvolvimento. *Educação e Sociedade*, v. 35, nº. 128, p. 629-982, jul.-set.
- Nações Unidas (2006). *Rapport sur la troisième session du Forum Urbain Mondial*. Vancouver, UN-HABITAT.
- Neto, C. (2008). *Jogo na criança & desenvolvimento psicomotor*. Faculdade de Motricidade Humana. Universidade Técnica de Lisboa.
- Neto, C. & Malho, M. J. (2004). Espaço urbano e a independência de mobilidade na infância. *Boletim do IAC*. 73, Julho/Setembro

Qvortrup, J. (2000). Generation – an important category in sociological childhood research In Eduarda Coquet (Coord.), Congresso Internacional *Os mundos sociais e culturais a infância*. Braga, Instituto de Estudos da Criança, Universidade do Minho, II vol. 113.

Rede territorial das Cidades Educadoras/ Associação Internacional das Cidades Educadoras (2015). *Contributos para a construção de um projecto educativo local de uma cidade Educadora*.

Reichert, C. B. & Wagner, A. (2007). *Considerações sobre a Autonomia na contemporaneidade* [online], disponível:

http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?pid=S180842812007000300004&script=sci_arttxt.

Rodrigues, F. M. G., Pessoa, V. M., Silva, S. M. (2007). Verificação do nível de independência de mobilidade de crianças. *MOVIMENTUM*, Ipatinga: Unileste MG, v. 2, nº 2, agosto/dezembro.

Shaw, B., Elliott, B., Watson, B.F., Mocca, E., Hillman, M. (2015). *Children's Independent Mobility: an international comparison and recommendations for action*. Policy Studies Institute.

Sarmento, M.J. (Coord.) (2016), *Carta da Cidadania Infanto- Juvenil*. Guimarães

Sarmento, M. J. (2011) . O Estudo de Caso Etnográfico em Educação In N. Zago; M. Pinto de Carvalho; R. A. T. Vilela (Org.) *Itinerários de Pesquisa - Perspectivas Qualitativas em Sociologia da Educação* (137 - 179). Rio de Janeiro: Lamparina (2ª edição).

Sarmento, M. J (2007). *Conhecer a infância: os desenhos das crianças como produção simbólicas*. Universidade do Minho (policopiado)

Sarmento, M. J. (s/d). *Nota sobre a Criança e a Cidade*. Universidade do Minho (policopiado)

Sarmiento, M. J. e Pinto, M. (1997). As crianças e a infância: definindo conceitos, delimitando o campo, in M. Pinto e M. J. Sarmiento (Coord.), *As Crianças: Contextos e Identidades*. (9-30). Braga. Centro de Estudos da Criança da Universidade do Minho.

Sarmiento, M. J, Fernandes, N., Tomás, C. (2007). Políticas Públicas e Participação Infantil. *Educação, Sociedade e Culturas*, nº25, 183-206.

Soares, N. F. (2006). A investigação participativa no grupo social da Infância. *Currículo sem Fronteiras*, v.6, nº1, 25-40, jan/junh.

Soares, N. F., Sarmiento, M. J., Tomás, C. A. (2005). Investigação da infância e crianças como investigadoras: metodologias participativas dos mundos sociais das crianças. *Nuances*. UNESP – Presidente Prudente, vol. 12, nº 13: 50-64.

Stake, R. E. (1995). *The Art of Case Study Research*. Thousand Oaks. Sage.

Tomás, C., Fernandes, N. (2013). Participação e acção pedagógica: a valorização da (s) competência(s) e acção social das crianças. *Educativa*, Goiânia, v.16, nº2, 201-216, jul/dez.

Tonucci, F. (2009). Cities at human scale: Children's city. *Revista de Educación*. Nº extraordinário, p.147-168.

Trevisan, G. (2015). Aprendizagens na construção de pesquisa com crianças e sobre as crianças. *Currículo sem Fronteiras*, v.15, nº1, 142-154, jan/abril.

Trocado, P. (2012). *As deslocações casa-escola e a mobilidade das crianças e dos jovens: uma breve reflexão*. Cadernos curso de doutoramento em geografia. Flup.

UNICEF (2015). *Cidades Amigas das Crianças*. Lisboa. Comité Português para a UNICEF.

UNICEF (2012). *Crianças em um mundo urbano*. Relatório da Situação Mundial da Infância. Genebra. UNICEF

Zeihner, H. (2003). Shaping daily life in urban environments, in Christensen & O'Brien (ed.), *Children in the City. Home, Neighbourhood and Community*. London. Routledge Falmer (66-81)

Outros textos consultados

Carvalho, A. M. A., Beraldo, K. E. A., Pedrosa, M. I., Coelho, M. T. (2004). O uso de entrevistas em estudos com crianças. *Psicologia em Estudo*, Maringá, v. 9, n. 2, p. 291-300, mai./ago.

Chagas, M. E. (2014). *Mobilidade e Autonomia na Infância: um estudo sociológico a partir das experiências das crianças no itinerário casa- núcleo de educação infantil-casa*. Dissertação de mestrado em Sociologia da Infância. Universidade do Minho.

Faria, E. C. G. V. (2014). *Lugares da Infância, mobilidade e práticas cotidianas das crianças nos espaços sociais de interação*. Tese de doutoramento em Estudos da Criança. Universidade do Minho.

Lopes, C. (2013). *Rotinas de Vida, autonomia e mobilidade de jovens em contexto urbano*. Dissertação de Mestrado. Escola Superior de Educação. Instituto Politécnico de Coimbra.

Luz, G. M., Raymundo, L. S., & Kuhnen, A. (2010). Uso dos espaços urbanos pelas crianças: uma revisão. *Psicologia: teoria e prática*, 12 (3), 172-184.

Luz, G. M & Kuhnen, A. (2013). O uso dos espaços urbanos pelas crianças explorando o comportamento de brincar em praças públicas. *Psicologia: Reflexão e Crítica*, 26 (3), 552-560.

Nascimento, N. B. (2004). *A cidade (Re) Criada pela Imaginário e Cultura lúdica das crianças. Um estudo em Sociologia da Infância*. Dissertação de Mestrado em Estudos da Criança. Universidade do Minho

Neto, C. (2000). O jogo e tempo livre nas rotinas de vida quotidiana de crianças e jovens. *Seminário de Tempos Livres: a Criança, o Espaço, a Ideia* (p. 01-10). Lisboa

Nídio, A. (2012). *O tempo das crianças e as crianças deste tempo*. Universidade do Minho: Centro de Estudos de Comunicação e Sociedade / Centro de Investigação em Ciências Sociais.

Rasmussen, K. (2004). Places for children- children's places. *Childhood*, 11, 155, p.1-20.

Saramago, S. S. S. (2001). Metodologias de pesquisa empírica com crianças. *Sociologia, Problemas e Práticas*, nº35, 9-29.

Sarmiento, M. J. (2004). Essa Criança que se desdobra. *Pátio-Educação Infantil*. (Publicação quadrimestral- Artmed Editores, Porto Alegre, Brasil). Ano II. nº6, p.14-17.

Sarmiento, M. J. (2012). A criança cidadã: vias e encruzilhadas, *Imprópria. Política e pensamento crítico*. UNIPOP. Nº 2, p. 45-49

ANEXOS

Anexo 1 – Guião das Entrevistas às crianças e jovens

Entrevista para as crianças/jovens

Eu chamo-me Cláudia, estou a realizar uma investigação que se chama “Mobilidade, autonomia e percepção espacial das crianças e jovens”, e que se destina à realização da dissertação de mestrado, no Mestrado em Estudos da Crianças na área de especialização de Intervenção Psicossocial com Crianças, Jovens e Família, do Instituto de Educação da Universidade do Minho. Esta entrevista tem como objetivo conhecer a tua rotina, saber como te movimentas pela cidade e a tua opinião acerca da mesma. Queria informar-te que esta recolha e tratamento de informação é anónima e confidencial sendo apenas utilizada a para fins académicos e posteriormente destruída.

Queria ainda pedir-te se posso gravar a entrevista para ouvi-la depois em casa porque não consigo apontar tudo.

Autonomia e Mobilidade:

- 1- Antes de mais gostaria de saber a tua idade e o sítio onde moras.
- 2- Como costuma ser o teu dia-a-dia resumidamente? O que costumas fazer?
- 3- Como te costumas deslocar para a escola? E com quem?
- 4- O percurso é de quanto tempo?
- 5- Depois das aulas como vais para casa?
- 6- Gostas da forma como te deslocas para a escola ou gostarias que fosse de outra forma?
- 7- Quando não tens aulas o que costumas fazer nos tempos livres?
- 8- Costumas andar sozinho na rua? Com que idade começaste a andar sozinho?
- 9- Quando andas sozinho ou acompanhado, identificas algum perigo na rua?
- 10- Andas sozinho de transportes públicos? E de bicicleta na rua?
- 11- O que te preocupa quando andas sozinho na rua?
- 12- Costumas deslocar-te a serviços sozinho? (biblioteca, centro de saúde, piscinas)
- 13- Brincas ou andas com outras crianças em espaços públicos? (quanto tempo e que recomendações te fazem os teus pais?)

A cidade e a percepção espacial:

- 14- O que mais gostas na tua cidade?

- 15- Qual a imagem mais representativa da tua cidade?
- 16- Consegues descrever a tua cidade numa palavra?
- 17- Qual a primeira coisa de que te lembras quando pensas na tua cidade?
- 19- Se pudesses, o que mudarias na tua cidade?
- 20- O que existe no teu bairro que tu gostes?
- 21- A tua cidade tem locais adequados para a tua idade? (Se não o que colocarias de novo para a tua idade?)
- 22- Conheces bem a tua cidade?
- 23- Consegues orientar-te dentro da tua cidade?
- 24- Na CCIJ vocês destacaram várias medidas a tomar na cidade. Nomeadamente a existência de um passe único para poder visitar tudo o que quisesses e em todos os transportes, as bicicletas poderem andar dentro dos autocarros, haver um alargamento dos horários dos transportes e ainda melhorar os acessos e os passeios e haver mais segurança. Concordas com estas medidas ou achas que deviam haver outras? Destas que foram debatidas para ti qual é a mais importante e a que achas que devia ser implementada em primeiro lugar?
- 24- Por fim, gostaria de pedir-te que me fizesses um desenho que represente a tua cidade.

Muito obrigado pela tua colaboração e mais uma vez relembro que isto é só para fins académicos!

Anexo 2 – Entrevista ao Técnico da ADCL

Para esclarecer melhor o que é a Carta da Cidadania, apresento agora uma conversa que tive com um dos técnicos que trabalhava no Projecto o Dr. Vítor Araújo, técnico da ADCL.

Cláudia- Como começou o projecto, quais foram as primeiras etapas?

Dr. Vítor - No projecto primeiro fez-se um diagnóstico com dados estatísticos do INE e POR DATA sobre a cidade. Fizeram-se grupos focais com as crianças e jovens e depois conselhos da cidadania acerca de várias temáticas.

Cláudia - Qual a metodologia usada?

Dr. Vítor: Uma metodologia Participativa, as crianças e jovens são os intervenientes. A amostra é constituída pelas crianças e jovens escolhidas pelas comissões interfreguesias. A Sinalização das crianças utilizando os métodos que lhes interessavam. Cada uma estabeleceu uma metodologia para escolha e seleção dos participantes. Uns escolheram os que pertenciam aos escuteiros, crianças de bairro social, escolas...As crianças têm idades compreendidas entre os 6 e os 18/20 anos. A amostra é de 140 crianças e jovens e a maior parte tem idades compreendidas entre os 15 e os 19 anos. Para participarem houve o assentimento das crianças e o consentimento informado dos pais.

Cláudia- E em relação à participação das crianças?

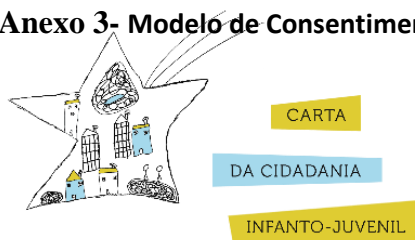
Dr. Vítor: Houve pouca participação das crianças e jovens alguns deixavam de aparecer às sessões porque não havia nenhuma entidade que os motivasse. Os locais onde as crianças foram mais participativas foram, Ronfe, Abação e Fermentões.

Cláudia: E acerca da mobilidade e autonomia, o que foi discutido?

Dr. Vítor: Houve um grupo focal sobre a mobilidade. Informações dadas a arquitetos que depois vieram fazer grupos focais. Tanto os arquitetos como os Encarregados de Educação assinalaram que as crianças deviam ter mais autonomia. Na mobilidade os participantes referiram a criação de ciclovias e ecovias e referiram que o passe escolar deveria dar para eles andarem nos transportes durante todo o

Anexo 3- Modelo de Consentimento dos pais e assentimento das crianças

Anexo 3- Modelo de Consentimento Informado e assentimento das crianças



Acordo de Participação

Venho declarar a minha vontade em participar no projecto Carta da Cidadania Infantojuvenil, promovido pela ADCL em parceria com a Câmara Municipal de Guimarães e a CPCJ de Guimarães.

Neste sentido, tomei conhecimento dos objetivos do projecto bem como do facto da minha participação ser voluntária. Todos os dados recolhidos durante a minha participação serão mantidos confidenciais, sendo apenas utilizados para fins da elaboração da Carta da Cidadania Infantojuvenil e avaliação do projecto, não sendo revelados, em qualquer outra circunstância ou contexto.

Receberei um exemplar de cada um dos documentos do projecto que contenha elementos para os quais a minha participação contribuiu.

Assinatura do(a) participante:

.....

Consentimento dos pais/encarregado de educação

Como pais/encarregado de educação, declaramos aceitar a participação do(a) nosso(a) filho(a)/educando(a) no projecto acima referido, designadamente no âmbito das reuniões para que seja convidado. Esta participação não implica qualquer custo ou obrigação legal, por parte do(a) meu/minha filho(a)/educando(a), não coincide com o horário escolar e a sua participação será voluntária e anónima.

Assinatura de um dos pais ou encarregado de educação:

Dados de Identificação do participante

Nome

Completo: _____

—
Data de nascimento: ____/____/____ Cartão de Cidadão:

Número de Contribuinte:

Contacto: _____

E-mail:

—
Morada: _____

www.adcl.org.pt/ccij

Anexo 4- Protocolo de Colaboração

Pedido de realização de actividades de observação/avaliação

No quadro de uma investigação intitulada “Mobilidade, autonomia e percepção espacial das crianças e jovens”, e que se destina à realização da dissertação de mestrado de Cláudia Sofia Pereira Eiras, sob a orientação científica do Prof. Dr. Manuel Sarmento, no Mestrado em Estudos da Crianças na área de especialização de Intervenção Psicossocial com Crianças, Jovens e Família, do Instituto de Educação da Universidade do Minho, vimos solicitar a autorização para realizarmos uma entrevista junto do seu/sua educando(a). Esta entrevista tem como objetivo conhecer a rotina da criança/jovem, saber como ele (a) se movimenta pela cidade e a sua opinião acerca da mesma. No respeito pelos princípios éticos a considerar neste tipo de estudos, informamos que esta recolha e tratamento de informação asseguram o anonimato dos intervenientes e é confidencial, sendo apenas utilizada a para fins académicos e posteriormente destruída.